1
88

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

BR 230 der DR



Der Elektrifizierung im Wege

1

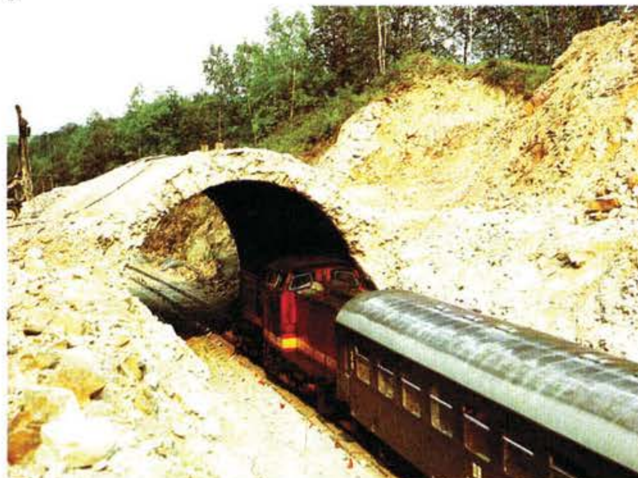


Am 1. September 1852 fuhr der erste durchgehende Zug von Riesa nach Chemnitz (heute Karl-Marx-Stadt).
Neben zahlreichen Viadukten entstanden auf dieser Strecke die beiden beachtlichen Felseinschnitte bei Limmnitz (Saalbachhöhe) und Waldheim (Pfaffenberg). Doch im Laufe der Zeit erwiesen sich die in Krümmungen gelegenen Bergdurchlässe wegen häufiger Schneeverwehungen und Steinschläge jedoch als hinderlich. Deshalb wurden die beiden Felseinschnitte durch Tunnelanlagen ersetzt. An den massiven Bauwerken gab es nie Beanstandungen. Jetzt aber mußten bzw. müssen sie in Vorbereitung der Elektrifizierung des Streckenabschnittes Riesa–Karl-Marx-Stadt verschwinden. Zunächst begannen die Arbeiten im Januar 1985 am Limmnitzer Tunnel. 80 Sprengungen und die Abfuhr von mehr als 60 000 m³ Schutt waren erforderlich, um dieses Bauwerk „aufzuschlitzen". Am 26. Mai 1987 war es schließlich geschafft! Wie steht es in einem anderen Bericht geschrieben? „Wenn in nicht allzu langer Zeit ... mit Elloks bespannte Züge diesen Einschnitt zügig passieren, wird die Reisenden ... kaum noch etwas an den einstigen Tunnel erinnern. Doch halt! Wenigstens ein Obelisk könnte die Nachwelt daran erinnern, daß hier von 1885 bis 1987 der Schienenweg durch einen Tunnel führte.
Inzwischen haben die Abrißarbeiten am Waldheimer Tunnel begonnen.

2



3



4



1 Ein Güterzug passiert den schon im Abbau begriffenen Tunnel.
2 Stück für Stück wird der Tunnel abgetragen. Das Prinzip „Fahren und Bauen" muß auch hier angewendet werden, da eine längere Unterbrechung des Zugverkehrs nicht möglich ist.
3 Nur noch wenige Meter sind von der Tunnelröhre abzutragen.
4 Einige Tage später: Der Limmnitzer Tunnel hat aufgehört zu existieren.

Text: R. Scheffler, Oschatz;
Fotos: J. Albrecht, Oschatz

modell eisenbahner inhalt **1/88**

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
37. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Die Monate des planmäßigen Dampflokeinsatzes auf dem regelspurigen Streckennetz der Deutschen Reichsbahn sind gezählt. 1988 wird das Jahr des endgültigen Abschieds der vereinzelt noch im Fahrdienst befindlichen Lokomotiven der Baureihen 50.3 und 52.8 sein. Über dieses Ereignis berichtet „me" zum gegebenen Zeitpunkt noch ausführlich.
Das Foto zeigt die Lokomotive 52 8043 vor einem Güterzug in der Nähe von Hermsdorf (b. Dresden) auf der KBS 303 am 27. Februar 1986.
Foto: O. Bräuer, Coswig

Redaktion
Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235, Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, Postfach 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 30. 11. 1987
Geplante Auslieferung: 6. 1. 1988

Geplante Auslieferung des Heftes 2/88: 5. 2. 1988

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Liebe Leser!

Vier Schwerpunkte kennzeichneten den Jahrgang 1987 unserer Zeitschrift: das 750jährige Bestehen von Berlin, der 70. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution, das 25jährige Bestehen des DMV und der 34. MOROP-Kongreß in Erfurt. In zahlreichen Zuschriften, aber auch in vielen Gesprächen wurde deutlich, daß Sie mit der abwechslungsreichen Gestaltung der Zeitschrift im wesentlichen zufrieden waren.

Das betraf die Rubriken des Vorbildes ebenso wie die des Modellbahnwesens.

Nun möchten wir Sie wiederum an dieser Stelle mit dem bekanntmachen, was wir uns für das neue Jahr vorgenommen haben.

Doch zuvor gestatten Sie einige Bemerkungen zu der im Heft 4/87 veröffentlichten Leserumfrage. Hierbei ging es uns vor allem darum, aktuelle Erkenntnisse zur weiteren Profilierung des Modellbahnteils der Zeitschrift zu erhalten. So hat die Auswertung der Einsendungen ergeben, daß sich 47,7 % der Modelleisenbahner mit der Nenngröße H0, 38,8% mit der Nenngröße TT, 11,9 % mit der Nenngröße N und 1,4 % mit den größeren Nenngrößen – also im wesentlichen mit Gartenbahnen – beschäftigen. Was das Motiv angeht, bauen 2,7 % der Freunde nach einem konkreten Vorbild, und 35,9 % gestalten ihre Anlage angelehnt an das Vorbild. Immerhin betreiben 61,4 % der Modelleisenbahner Phantasieanlagen. Vorbildgetreuer geht es bei den nachempfundenen Epochen zu. Hier liegt der Abschnitt „DR ab 1971" mit 44,6 % an der Spitze. Danach folgt der Abschnitt „bis 1970" mit 37,2 %, „DRG" mit 8,8 % und Länderbahnen mit 2,1 %. Keine zeitliche Einordnung haben lediglich 2,1 % der Einsender angegeben. Beachtlich ist inzwischen der Anteil der Elektronik am Anlagenbetrieb. Immerhin haben 24,5 % der Modelleisenbahner auf ihrer Anlage einen „Elektronik-Anteil bis 50 %", 2,7 % dagegen einen „Elektronik-Anteil über 50 %". Letzterer bezieht sich fast nur auf Großanlagen!

Noch ein Wort zum Verhältnis Eigen-/Umbau/Frisuren bzw. unveränderte Industriemodelle bei Fahrzeugen und Gebäuden: 45,6 % der Anlagenbetreiber setzen ausschließlich Fahrzeuge ein und 48,4 % verwenden ausschließlich Gebäudemodelle, die von der Industrie hergestellt wurden oder werden, ohne sie zu verändern!

Genug der Statistik. Es würde den Rahmen dieser Ausführungen sprengen, auf weitere Einzelheiten einzugehen. Fest steht aber, daß sich die Umfrage gelohnt hat. Einige dieser Erkenntnisse wollen wir bereits 1988 berücksichtigen. Allen Lesern, die sich an dieser Umfrage beteiligt haben, gebührt nochmals ein herzliches Dankeschön.

Bleiben wir gleich beim Modellbahnteil des Jahres 1988. Natürlich werden wir Bewährtes beibehalten: das Vorstellen einer Gemeinschafts- oder Heimanlage möglichst in jedem Heft, die beliebte Serie Vorbil-Modell und vieles andere. Wir haben außerdem vorgesehen, den Anteil jener Beiträge zu erhöhen, die dem Eisenbahnhistoriker und Modelleisenbahner gleichermaßen etwas bieten.

Erstmalig werden wir auf dem Format A 3 exakte Zeichnungen ausgewählter Eisenbahnfahrzeuge mit möglichst allen Ansichten bringen. Immer wieder zeigt sich, daß gerade dem Modelleisenbahner damit oft mehr geholfen ist, als mit Beiträgen, in denen der Autor neben dem entstandenen Modell seine individuelle „Bautechnologie" vorstellt. Andere Veröffentlichungen werden sich mit der Epochenfrage auseinandersetzen, und ebenfalls wird die beliebte Serie „Straßenfahrzeuge" nicht fehlen. Gleiches gilt für die angewandte Elektronik.

Zum Vorbildteil: Ein besonderes von eisenbahnhistorischer Tragweite gekennzeichnetes Ereignis wirft seine Schatten voraus. Nur noch wenige Monate, dann wird die letzte planmäßig eingesetzte regelspurige Dampflokomotive der Deutschen Reichsbahn für immer abgestellt. Deshalb ist den letzten Dampflokomotiven der Regelspur manche Seite des 88er Jahrgangs unserer Zeitschrift vorbehalten. Freilich wird auch künftig die Dampflokgeschichte im „me" ihren festen Platz haben. Wir werden aber die Palette der Beiträge rund um die Geschichte der Eisenbahn dennoch erweitern.

Zahlreiche Veröffentlichungen und eine Schwerpunktausgabe beschäftigen sich mit dem 150jährigen Bestehen der Eisenbahn auf dem Territorium des früheren Preußen. Andere Beiträge betreffen das Jubiläum der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Wiederfinden werden Sie 1988 ebenfalls die Rubrik „Werklokomotiven". Wir haben sie aber um das Thema „Werkbahnen" erweitert und dazu einige interessante Beiträge vorbereitet.

Auf ihre Kosten werden natürlich auch die Nahverkehrsfreunde kommen, und dies auf rund 25 Seiten.

Daß 1988 wieder Berichte über die Arbeit des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes des DDR dazu gehören werden, versteht sich von selbst. Eine gute Grundlage bilden dazu die Bezirksdelegiertenkonferenzen. Sie finden im zweiten Halbjahr 1988 statt. Noch vielfältiger ist die Jugendseite eingeplant. Der Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des DMV und die Redaktion haben dazu gute Voraussetzungen geschaffen.

Nun aber bitten wir Sie uns zu schreiben, was Ihnen am „me" gefällt und was Ihrer Auffassung nach noch verbessert werden sollte.

Auf eine weitere gute Zusammenarbeit!

Ihr Wolf-Dietger Machel

Leser schreiben ...

Erlebnisreiche Tage

Der 25. Jahrestag unseres Verbandes brachte uns im April 1987 auf die „Beine". 46 Freunde der ZAG 1/5 unternahmen eine Drei-Tage-Exkursion nach Zittau, Görlitz und zur Schmalspurstrecke Zittau – Oybin/Jonsdorf. Nachdem wir mittags Quartier im Hotel „Volkshaus" bezogen hatten, ging es ins Bw Zittau. Der Schmalspurteil fand natürlich besonderes Interesse. Die 99 4532 und 99 1760, eine Reihe von Rollwagen, die Bekohlungsanlage, einige abgestellte Schmalspurwagen, darunter Gerätewagen, wurden unter die Lupe genommen und fotografiert. Ein freundlicher Eisenbahner fuhr für uns die 112 500 und 118 325 aus dem Ringlokschuppen ins „richtige Licht". Nach einem 1,5-km-Fußmarsch Besichtigung der Lokwerkstatt, der hier ohne Fahrgestelle abgestellten zwei ehemaligen Trieb- und Beiwagen, der 52 8038, 52 8062 und der 118 284, die gerade repariert wurden.

Am Sonntag bei strömendem Regen ging es auf die Strecke nach Jonsdorf und Oybin. Der Abend war der Erinnerung und dem Erzählen vorbehalten. Freund Wolfgang Paul schilderte, wie die ZAG zu einer schlagkräftigen Truppe mit 128 Mitgliedern wurde. Zum Programm gehörten außerdem die Besichtigung des Betriebsteils Straßenbahn im VEB Kraftverkehr Görlitz, des Raw Deutsch-Sowjetische Freundschaft und ein Stadtbummel. Herzlichen Dank allen, die uns drei erlebnisreiche Tage bereiteten.

Inge u. Manfred Kootz, Berlin

Leser fragen ...

Fotos über die Perleberger Kreisringbahn

Im Jahre 1989 feiert die Stadt Perleberg ihr 750jähriges Bestehen. Deshalb sind auch einige Vorhaben geplant, so eine Sonderfahrt, eine Fahrzeug- und Modelleisenbahn-Ausstellung, eine Dokumentation über den „Pollo", und ein Traditionszimmer soll eingerichtet werden. Außerdem wird eine Broschüre über die Eisenbahn in Perleberg vorbereitet. Darüber hinaus ist in der Perspektive vorgesehen, eine AG des DMV zu gründen. Anstoß dazu gaben u. a. die hervorragenden Anlagen der AG 1/40, vor allem aber die Altmark-Anlage der AG 1/50.

Schriftmaterial über die Perleberger Eisenbahnen ist im Stadtarchiv und im Rbd-Archiv Schwerin vorhanden. Es fehlen aber Fotos, besonders über die Kreisringbahn aus der Zeit der BR 91^{19}. Ich möchte einen kompletten Gmp mit dieser Lokomotive nachbilden, der einmal auf der ebenfalls nachzubildenden Anlage des Südbahnhofs fahren soll. Wer kann helfen?

P. Sommerfeld, Perleberg

Leser antworten ...

Nachgemessen

Die im Beitrag „Eine elektrisch betriebene Werkbahn" („me" 3/87, S. 9) angegebene Spurweite von 750 mm stimmt nicht. Ich habe sie nachgemessen: Es sind 600 mm!

H. Hartlepp, Staßfurt

Gottfried Köhler, Berlin

Zwei neue Triebfahrzeuge der DR

Über das Elektrifizierungsprogramm der Deutschen Reichsbahn wurde im „modelleisenbahner" oft schon berichtet. Dieses bedeutende Rationalisierungsvorhaben steht im unmittelbaren Zusammenhang mit den steigenden Anforderungen der Volkswirtschaft an die Deutsche Reichsbahn. Inzwischen sind solche wichtigen Trassen wie die zweite Nord-Süd-Verbindung vom Seehafen Rostock über Wittenberge, Magdeburg und Dresden nach Bad Schandau vollständig unterm Fahrdraht. Weiter geht es in diesem Jahr mit dem Anschluß der Braunkohletagebaugebiete im Bezirk Cottbus. Die Arbeiten an der dritten Nord-Süd-Verbindung von Berlin über Pasewalk und Stralsund zum Fährhafen Mukran sind im vollen Gange. Ende 1990 sollen dann auf einer Streckenlänge von 3700 Kilometern etwa 60 Prozent der gesamten Zugförderung mit der elektrischen Traktion bewältigt werden.

Zweisystemlokomotive auch bei der DR

Bald schon wird die DR über die Ländergrenzen hinweg die Vorzüge des elektrischen Zugbetriebs nutzen können; und das an der Stoßstelle zweier Stromsysteme. Der Prototyp der Zweisystemlokomotive, Baureihe 230, Hersteller ŠKODA Plzeň, ist inzwischen fertiggestellt worden. Die ersten 20 Maschinen sind bestellt. Sie werden auf den Strecken der DDR und der ČSSR im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Bad Schandau und Děčin zum Einsatz kommen.

Bekanntlich betreibt die Deutsche Reichsbahn ihr elektrisches Streckennetz mit 15-kV- und 16-2/3-Hz-Wechselstrom, während die ČSD im Norden des Landes über ein 3-kV-Gleichstromsystem verfügt.

Die Entwicklung der Zweisystemlok basiert auf der ebenfalls in Plzeň gebauten ES 499.0 (Werkbezeichnung 55 E).

Beim Wechselstrom-Betrieb wird im Prinzip ein Transformator mit fester Übersetzung und Stromrichter vorgeschaltet. Die Fahrmotoren sind deshalb einem pulsierenden Strom angepaßt.

Bei der Fahrt im 3-kV-Gleichstromsystem werden die Stromkreise der Fahrmotoren unmittelbar aus der Fahrleitung über den Stromabnehmer und den Hauptschalter gespeist. Dagegen erreicht der vom Stromabnehmer aufgenommene Wechselstrom zunächst den druckluftbetätigten Hauptschalter und danach die Primärwicklung des Transformators. Letzterer hat zwei Sekundär-Traktionswicklungen, aus denen die Traktions-Motorgruppen über einen Stromrichter und eine Glättungsdrossel gespeist werden. Der Transformator ist außerdem mit einer Wicklung für die Hilfsstromkreise der Lokomotive ausgerüstet.

Jedes Drehgestell verfügt über zwei Fahrmotoren in dauernder Reihenschaltung. Die sechspoligen Motoren mit Kompensationswicklung haben außerdem eine hintereinandergeschaltete Erregerwicklung, um bei Bedarf eine Feldschwächung bis auf 30 Prozent zu erreichen. Die Dauerleistung jedes Fahrmotors beträgt 770 kW. Die Nenndrehzahl des Motors liegt bei 1175 min^{-1}, die Höchstdrehzahl bei 1890 min^{-1}.

Das Anfahren der Lokomotive sowie die Geschwindigkeitsregelung wird mit Hilfe von Widerständen über eine Schützensteuerung vollzogen, die die einzelnen Widerstands-Regelstufen sowie wirtschaftlichen Fahrstufen schaltet. Eine weitere Regelung ist durch Feldschwächung über fünf Regelstufen möglich. Bei Reihenschaltung der Fahrmotoren stehen 27 Regelstufen und bei Reihen-Parallelschaltung 17 Regelstufen zur Verfügung. Den Übergang von der Reihenschaltung auf die Reihen-Parallelschaltung der Fahrmotore ermöglicht eine Brückenschaltung. Die Anfahrwiderstände sind in zwei Gruppen eingeteilt. Jede Gruppe ist jeweils an ein Fahrmotorpaar angeschlossen. Die Anfahrwiderstände dienen beim elektrodynamischen Bremsen zugleich als Bremswiderstände.

Zum mechanischen Teil der BR 230: Die Radsatzfederung wird durch Schraubenfedern, die Abstützung des Lokomotivkastens über Pendel und verschleißarme Zapfenführung der Radsätze gewährleistet. Der ŠKODA-Antrieb weicht von der bei der Deutschen Reichsbahn bisher üblichen Konstruktion ab. Das einseitig angeordnete, geradverzahnte Untersetzungsgetriebe ist über Gelenkwellen mit dem Fahrmotor verbunden, der auf dem Drehgestellrahmen gelagert und damit voll abgefedert ist.

Das Betriebsprogramm sieht die Beförderung von Schnellzügen mit 600 t bei 100 bis 120 km/h und von Güterzügen mit 1400 t bis 1800 t mit 50 bis 60 km/h bei einer Steigung von 3 ‰ vor.

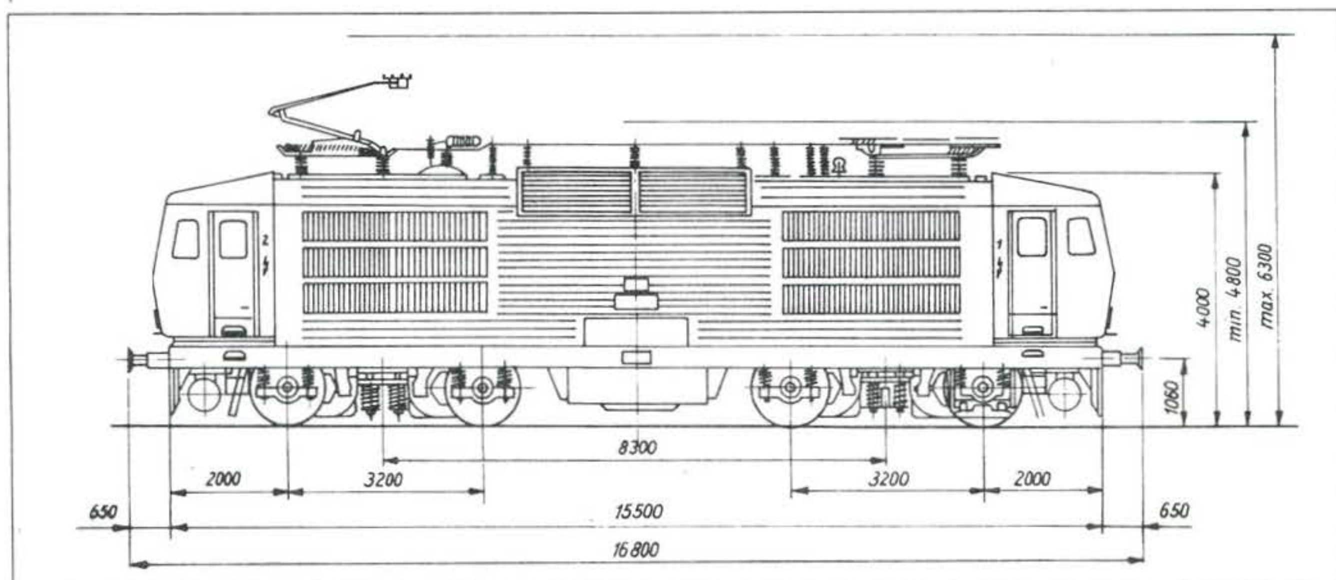
Einige technische Daten:

Achsfolge	Bo'Bo'	
Länge über Puffer	16 800	mm
Drehzapfenabstand	8 300	mm
Drehgestellachsstand	3 200	mm
Raddurchmesser	1 250	mm
Nennleistung	3 080	kW
Leistung der elektrodyn. Bremse	2 200	kW
maximale Zugkraft	280	kN
Dauerzugkraft	141,6	kN
Geschwindigkeit bei Dauerzugkraft	76,4	km/h
Eigenmasse	84	t
Höchstgeschwindigkeit	120	km/h

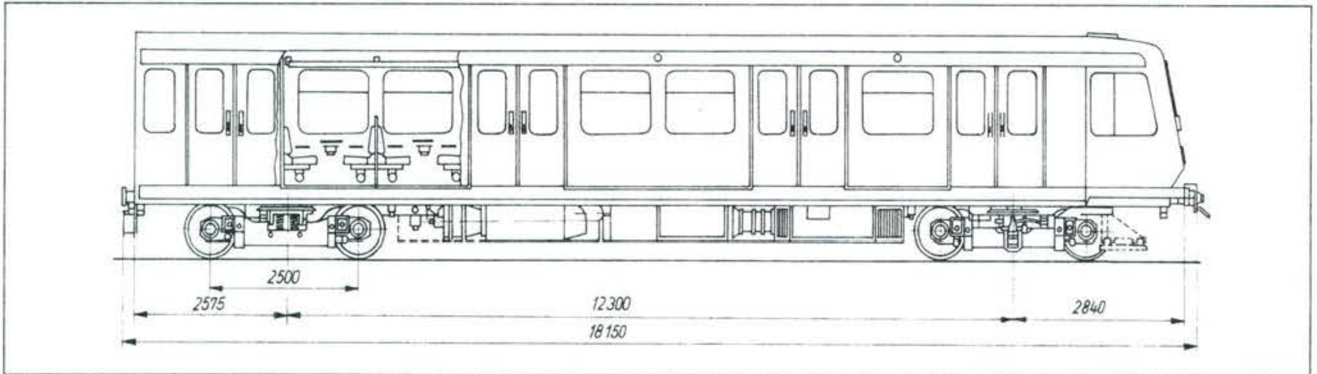
Triebzug BR 270 für Berliner S-Bahn-Zug

Im Jahre 1987 wurde der S-Bahnzug der Baureihe 270, Hersteller ist das KLEW „Hans Beimler" Hennigsdorf, mehrfach in der Öffentlichkeit vorgestellt. Erstmals war er während der Leipziger Frühjahrsmesse 1987 und danach für mehrere Wochen Mitte des Jahres auf der in Berlin stattgefundenen Ausstel-

1



2



3



1 Zeichnung von der neuen Zweisystemlokomotive der BR 230 (Maßstab 1:120). Ein Foto von der Maschine stand bei Redaktionsschluß dieser Ausgabe noch nicht zur Verfügung.
2 Zeichnung vom neuen Triebwagen der BR 270 der Berliner S-Bahn (Maßstab 1:120)
3 Durch den VEB KLEW Hennigsdorf wurden im zweiten Halbjahr 1987 insgesamt acht Viertelzüge der neuen Berliner S-Bahn-Baureihe 270 (Nullserie) ausgeliefert. Neben den meßtechnischen Untersuchungen, die z. T. noch in diesem Jahr fortzusetzen sind, werden das Fahrpersonal für die Bedienung der Züge geschult und die Handwerker des Heimat-S-Bw Grünau in die Wartung eingewiesen. Die ersten beiden Viertelzüge (270 009/010 und 270 011/012) wurden zinnoberrot und anthrazit lakkiert, die übrigen Viertelzüge (270 013/014 bis 270 023/024) in der jetzt üblichen Farbgebung ausgeliefert. Unser Bild zeigt den neuen S-Bahn-Zug auf einer Fahrt zwischen Zeuthen und Grünau; an der Zugspitze befindet sich der 270 013.

Text (Abb. 3): H.-J. Hütter, Berlin; Zeichnungen: Sammlung Verfasser, Foto: M. Reimer, Berlin

lung „Wissenschaft und Produktion der DDR im Dienste des Volkes" zu sehen. Im zweiten Halbjahr 1987 wurden wesentliche Meß- und Erprobungsfahrten im Streckennetz der Berliner S-Bahn absolviert.

Bis Ende 1990 wird das Kollektiv des KLEW Hennigsdorf insgesamt 91 Viertelzüge dieser Baureihe herstellen, die sich dann je nach den betrieblichen Erfordernissen zu Halb-, Dreiviertel- oder zu Vollzügen zusammenstellen lassen. Was aber ist das Besondere an diesen Fahrzeugen? Und welche Gebrauchswerteigenschaften charakterisieren die BR 270 vor allem?

Da wären zunächst die neuesten Erkenntnisse des Leichtbaus, in der Leistungs- und Informationselektronik und bei der wartungsarmen und zuverlässigen Gestaltung von Baugruppen und Aggregaten zu nennen. Auch dem volkswirtschaftlichen Anliegen, Elektroenergie einzusparen, wurde entsprochen. Allein durch den Einsatz der gemischten Nutz-Widerstandsbremse in Verbindung mit einem Gleichstromsteller wird im praktischen Betrieb eine Energieeinsparung von 25 Prozent gegenüber den bisherigen S-Bahn-Zügen erreicht. Diese Bremsanlage wirkt beim Abbremsen des Zuges als Generator, gewinnt also elektrische Energie und speist sie in das Bahnstromnetz zurück. Eine Energiebedarfsreduzierung von sieben Prozent ergibt sich aus der verringerten Fahrzeugmasse durch die angewandte Aluminium-Leichtbauweise.

Ein bedeutend höheres Sitzplatzangebot, eine um 36 Prozent gesteigerte Anfahrbeschleunigung sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h werden den Reisekomfort auf Berlins Schnellbahnstrecken weiter erhöhen. Es sei an dieser Stelle erwähnt: Täglich benutzen rund 700 000 Fahrgäste dieses leistungsfähige und seit Jahrzehnten konstant preiswerte Nahverkehrsmittel.

Doch zurück zur BR 270: Vier außenliegende Doppelschiebetüren mit einer Breite von jeweils 1200 mm ermöglichen in jedem Wagen einen zügigen Fahrgastwechsel. In einem Viertelzug, bestehend aus Trieb- und Beiwagen, können 102 Fahrgäste gut gepolsterte Sitzplätze benutzen. Unter Berücksichtigung einer Stehplatzdichte von sechs Personen je m^2 beträgt das Fassungsvermögen eines Viertelzuges 404 Personen.

Der Wagenkasten wurde – wie bereits erwähnt – als selbsttragende Aluminium-Leichtbaukonstruktion gefertigt. Er ist in Grundrahmen, Stirn- und Rückwände, Seitenwände, Dach und weitere Detailgruppen unterteilt. Verwendung fanden Strangpreßprofile, Sickenbleche sowie Aluminium-Glattbleche. Mit Ausnahme der Antriebsgruppe sind die Trieb- und Laufdrehgestelle einheitlich ausgeführt. Der bewährte Tatzlagerantrieb findet erneut Anwendung; jede Achse verfügt über einen Halbspannungs-Fahrmotor. Als Gefahrenbremse erhielten alle Drehgestelle Scheibenbremsen sowie eine elektrodynamische Bremse. Der neue S-Bahn-Zug hat außerdem eine zentrale Zugsteuerung (Vielfachsteuerung) für den Fahr- und Bremsbetrieb. Dieser zentralen Zugsteuerung ist die Triebwagensteuerung unterlagert; sie regelt – für jeden Viertelzug getrennt – die Anfahr- und Bremskräfte.

Die Zusammenfassung aller Fahr- und Bremsbefehle in einem kombinierten Geschwindigkeits-Bremskraftwähler ermöglicht eine einfache Bedienung des Triebzugs.

Der Fahrbetrieb erfolgt nach dem Prinzip der Geschwindigkeitsregelung. Mit dem Geschwindigkeits-Bremskraftwähler können Soll-Geschwindigkeiten im Bereich von 10 bis 90 km/h stufenlos vorgewählt werden. Eine Lasterfassung ermöglicht unabhängig vom Belastungszustand gleiche Beschleunigungs- und Verzögerungswerte des Triebzuges. Die Anfahr- und die Bremsvorgänge werden von einem elektronischen Gleitschutz überwacht.

Einige technische Daten:

Länge über Kupplung (je Viertelzug)	36 000 mm
Drehzapfenabstand	12 300 mm
Drehgestellachsstand	2 500 mm
Laufkreisdurchmesser (neu	850 mm
Stromschienenspannung)	750 $V^{+33\%}_{-30\%}$
Fahrmotoren je Viertelzug	4
Stundenleistung eines Fahrmotors	150 kW
Anfahrbeschleunigung (max. besetzt)	0,68 m/s^2
Verzögerung (max. pneumat. Bremsung)	1,2 m/s^2
Eigenmassen (je Viertelzug)	60 t
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h

Quellenangaben

(1) Eret, J.; Stekl, M. Zweisystemlokomotive 3 kV = /15 kV, 16 2/3 Hz, ŠKODA-REVUE 2/1987, S. 54–57
(2) Messeinformation LFM 87: Nahverkehrstriebzug BR 270

Wolfgang Hensel, Berlin

Vom Rollbock zum Rollwagen

Als Fragment eines Schmalspurnetzes mit 1000-mm-Spurweite wird, ausgehend vom Industriebahnhof in Halle (Saale), durch die Deutsche Reichsbahn eine Zuführungsstrecke für die Bedienung gleichspuriger Anschlußbahnen des VEB Maschinenfabrik Halle (Mafa) betrieben. Erstere beginnt am Ostkopf des Industriebahnhofs und verbindet ihn über verschiedene Abzweigungen mit mehreren Werkteilen der Mafa.
Diese Schmalspurbahn gehörte ursprünglich als Teilbetrieb zur regelspurigen Halle-Hettstedter Eisenbahn (H. H. E.) und wurde am 13. Februar 1895 eröffnet. Seit Übernahme der H. H. E durch die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1949 ist das infolge Auflassung verschiedener Anschlußgleise inzwischen reduzierte Schmalspurnetz das einzige dieser Art im Reichsbahndirektionsbezirk Halle.
Die Länge des Zuführungsgleises zwischen dem Bahnhof und der Wagenübergabestelle (WÜST) der Mafa beträgt etwa 700 m; es führt an der Turmstraße entlang und weist mehrere schienengleiche Straßenübergänge auf. Die Regelspur-Güterwagen sind im Industriebahnhof über zwei nebeneinander liegende Spurwechselanschlüsse auf Schmalspur-Rollfahrzeuge umzusetzen. Als Rangierfahrten dürfen auf der Zuführungsstrecke maximal drei leere oder beladene Regelspur-Güterwagen gezogen oder zwei leere oder beladene Regelspur-Güterwagen geschoben werden. Aufgrund der einfachen Betriebsbedingungen wird im gesamten Strecken- und Anschlußbahnbereich mit Schrittgeschwindigkeit gefahren; die Rangierabteilungen können nur durch das Triebfahrzeug gebremst werden.

Bisher waren auf der sogenannten Industriebahn ausschließlich Rollböcke in Betrieb. Sie wurden zwischen den aufgebockten Regelspur-Güterwagen und dem Triebfahrzeug durch Kuppelstangen verbunden. Damit unterschied sich die technische Ausrüstung der Fahrzeuge deutlich vom Rollbockbetrieb der Harzquerbahn. Hier nämlich wird die Verbindung zwischen den Regelspur-Güterwagen und dem Triebfahrzeug mit Hilfe schmalspuriger Zwischenwagen der Gattung Ord hergestellt. Die in Halle eingesetzten Rollböcke waren über 90 Jahre in Betrieb. Nur durch die geringen betrieblichen Anforderungen bedingt, konnte eine derart lange Einsatzzeit erreicht werden. Trotz der planmäßigen Instandhaltung traten vor einigen Jahren nun doch technische Probleme beim Einsatz der überalterten Fahrzeuge auf. Die vorläufig gesicherte Perspektive des Schmalspurnetzes zwang schließlich zu Überlegungen für eine billige und verhältnismäßig einfache Ablösevariante. In dieser Situation gab es ein Angebot der ehemaligen Hohenlimburger Kleinbahn AG in der BRD. Nach umfassender Prüfung kam im Jahre 1985 ein Kaufvertrag über neun Rollwagen zustande, die im Raw „DSF" Görlitz für den Einsatz hergerichtet wur-

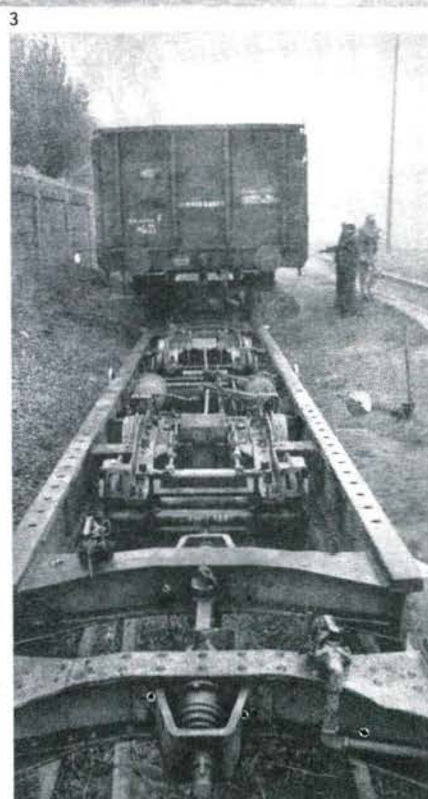
1



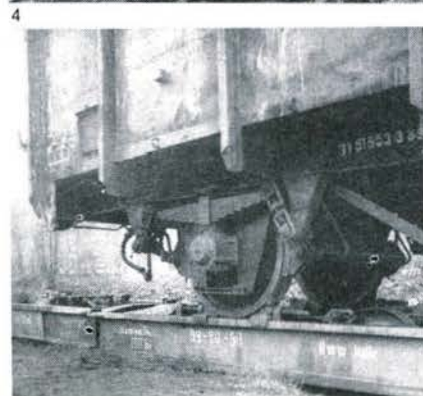
2



3



4



1 Ein offener Wagen auf Rollböcken im Gelände der Maschinenfabrik entsprechend der alten Technologie

2 Neu hergerichtete Rollwagenrampe am Abschluß der ehemaligen Spurwechselgrube für den Rollbockbetrieb

3 Übernahme eines Regelspur-Güterwagens an der neuen Rampe. Deutlich sind die Löcher für die Einrastkloben in der Fahrbühne zu erkennen.

4 Durch Einrastkloben gesicherter Radsatz eines aufgeladenen Regelspur-Güterwagens.

Fotos: W. Hein, Berlin

Historische Hebeldraisine

Auf Nebenbahnen wurden noch bis in die 60er Jahre Kontrollfahrten mit Hebeldraisinen unternommen. So kamen diese Fahrzeuge auch besonders auf den Kleinbahnen der Altmark zum Einsatz. 1983 entdeckte ich auf dem Bahnhof Beetzendorf noch eine Hebeldraisine. Sie gehörte zur früheren Bm Beetzendorf und war bis 1960 auf der ehemaligen Strecke Beetzendorf–Rohrberg–Zasenbeck zu Hause.
Mein Interesse für die Erhaltung des Fahrzeugs wurde von der Bm Salzwedel begrüßt. Mit ihrer sowie der Hilfe der Güterabfertigung konnte im Sommer 1984 der Transport nach Großpösna erfolgen.
Die Teile aus Holz waren im Laufe der Zeit so zerstört, daß sie nicht wieder verwendet werden konnten. So mußte die Draisine völlig zerlegt werden, und der Rahmen und alle anderen Holzteile wurden erneuert. Die Metallteile waren nach dem Entrosten, Penetrieren und Lackieren wieder zu gebrauchen. Im Sommer 1986 war es soweit, die völlige Montage begann. Einen Platz hat die Draisine im Garten gefunden. Original gelb-schwarz lackiert, kann ein Stück Eisenbahngeschichte besichtigt werden. Zur 100-Jahr-Feier der Eisenbahnstrecke Leipzig–Geithain konnte sie am 2. Mai 1987 auf dem Bahnhof Bad Lausick nochmals für Schaufahrten eingesetzt werden.

Text und Fotos: A. Keyser, Großpösna

1


2


3


1 Am Tage der Entdeckung auf dem Bahnhof Beetzendorf im November 1983

2 Einzelteile kurz vor dem Wiederaufbau

3 Die 1910 gebaute Hebeldraisine nach der Rekonstruktion im Jahre 1986

Fortsetzung von Seite 5

den. Gleichzeitig ist die eine der beiden vorhandenen Rollbockgruben (Spurwechselanlagen) in eine Rollwagenrampe umgebaut worden.
Die Rollwagen erhielten entsprechend dem für Schmalspurwagen heute noch gültigen Nummernplan von 1951 die für die Rbd Halle vorgesehene Gattungsnummer 99-80-... mit den Ordnungsnummern 50 bis 58. Sämtliche Fahrzeuge sind zur planmäßigen Instandhaltung im Raw „DSF" Görlitz beheimatet. Die Rollwagen (vgl. Tabelle) verfügen über eine einheitliche Fahrbühnenlänge von 9 m und eine Bühnenhöhe über SO von 500 mm. Die Wagen haben, ähnlich wie die der ehemaligen Schmalspurbahn Eisfeld–Schönbrunn, sogenannte Lochreihen auf der regelspurigen Fahrbühne. Die Regelspur-Güterwagen werden durch Vorlegekeile mit Einrastkloben (lose Wagenbestandteile) gesichert. Alle Rollwagen sind untereinander und mit dem Triebfahrzeug durch Kuppelstangen zu verbinden. Wegen der gegenüber dem Rollbockbetrieb nahezu unveränderten Betriebsverhältnisse kann auf die Herrichtung und Nutzung der Bremseinrichtungen verzichtet werden. Die Spurwechseltechnologie entspricht den Festlegungen der Dienstvorschrift (DV) 494 für die Benutzung der Schmalspur-Rollfahrzeuge (SmRf), gültig ab 1. Januar 1982, unter Beachtung der speziellen Bedienungsanweisung für die Zuführungsstrecke und die Anschlußbahn sowie der im Dezember 1986 zur DV 494 erlassenen Ausnahmeregelung, die den Einsatz ohne Bremse ebenso betrifft wie den Transport ohne die sonst üblichen Spannketten.
Nachdem neben der Rollwagentechnologie außerdem der Rollbockeinsatz über die noch vorhandene Rollbockgrube möglich war, begann am 15. Oktober 1987 der ausschließliche Rollwagenbetrieb. Die Rollböcke genügten nach Ablauf der letzten gültigen Revisionsfrist nicht mehr den sicherheitstechnischen Anforderungen.

Tabelle Verzeichnis der übernommenen Rollfahrzeuge

alte Nr. 1)	DR-Nr.	Hersteller	Baujahr	Eigenmasse (kg)	Tragfähigkeit (t)
18	99-80-50	O & K	1961	6560	40
20	99-80-51	O & K	1961	6580	40
21	99-80-52	O & K	1961	6610	40
33	99-80-53	Schwefer	1927 2)	7000	42
36	99-80-54	HKB	1927 2)	7840	40
39	88-80-55	Schwefer	1927 2)	7000	42
40	99-80-56	Schwefer	1927 2)	7000	42
57	99-80-57	Wandsbeck	1927 2)	7910	45
58	99-80-58	Schwefer	1927 2)	7000	42

1) bei der früheren Hohenlimburger Kleinbahn AG 2) im Jahre 1961 rekonstruiert

Burkhard Sprang (DMV), Berlin

Nun auch die sächsischen Schmalspurbahnen im Film

Die Ausführungen über die Filmtrilogie „Schmalspurbahnen in der DDR" im „me" 5/87 fanden bei den Lesern großes Interesse. Inzwischen können nun auch die Kopien des zuletzt gedrehten Teils „Die Bahnen in Sachsen" in 35-mm- und 16-mm-Filmbreite ausgeliehen bzw. gekauft werden. Dieser Teil (Bestell-Nr. 1.18) hat aufgrund der Vielzahl der Strecken mit 39 Minuten die längste Spieldauer. Insgesamt bietet die Trilogie ein Filmprogramm von genau eineinhalb Stunden. Im folgenden wird einiges über den Inhalt des Films „Die Bahnen in Sachsen" berichtet.

Nur als Gartenbahnlokomotive

Nach kurzer Einstimmung geht der Film auf die Geschichte der überwiegend in 750-mm-Spur entstandenen sächsischen Schmalspurbahnen ein. Für das Gestalten dieses Komplexes haben uns mehrere Eisenbahner und Modellbahnfreunde mit historischen Dokumenten und Fotos hilfreich zur Seite gestanden.

Die Entwicklung des Lokomotiv- und Wagenparks konnte im wesentlichen an noch vorhandenen Exemplaren nachvollzogen werden, auch wenn die Lokomotive der Gattung I K „nur" als Gartenbahnmodell zur Verfügung stand. Natürlich ist auch die kurios anmutende meterspurige Museumslokomotive 99 162, Bauart Fairlie, der ehemaligen Rollbockbahn Reichenbach–Oberheinsdorf im Film wiederzufinden.

Die Wagen, einschließlich verschiedener Spezialfahrzeuge wie Schneepflug und Draisine, filmten wir in Radebeul Ost und im Schmalspurmuseum Rittersgrün.

Der Übergang von der Geschichte zur Gegenwart konnte am besten bei der Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg nachvollzogen werden. Auf dem Radebeuler Bahnsteig erleben wir die vergnügliche Atmosphäre vor der Abfahrt. Leierkastenmann, Eisenbahner in historischen Uniformen – selbst viele Reisende haben sich mit Gewändern aus früherer Zeit ausstaffiert. Wir begleiten diesen Traditionszug mit der grünen IV K, der Lokomotive 99 539, bis Moritzburg. So geht es an den Weinbergen der Lößnitz vorbei, und von einem Boot aus beobachten wir die Fahrt über den Damm durch die Dippelsdorfer Teiche. Dabei fehlen auch Mitfahrten auf und Kameraanbauten an der Lok (Triebwerksaufnahmen) nicht! Da häufig noch ein zweiter Traditionszug verkehrt, verfolgen wir diesen auf seiner Fahrt von Moritzburg bis Radeburg. An der Spitze ist nun die Lokomotive 99 713, eine VI K.

Einheitsbauart- und Salonwagen

Die zweite Bahn, die wir vorstellen, ist die dienstälteste Schmalspurbahn der DDR – die Strecke von Freital-Hainsberg nach dem Kurort Kipsdorf.

Ein regelspuriger Personenzug mit Ellok bringt weitere Reisende nach Freital-Hainsberg, die nun teilweise in die Schmalspurbahn umsteigen. Gewissermaßen eine Etage tiefer, am Fuße des Bahndamms, wird gerade eine Schmalspurlok an die letzten noch vorhandenen Einheits-Personenwagen der 30er Jahre angekuppelt. Bremsprobe – und ab geht die Reise. Am Ende des Zuges leuchtet das Orange des Salonwagens, der auf Anregung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR von den Perleberger Werkstatteisenbahnern hergerichtet wurde und seitdem von Kollektiven meist langfristig für Ausflugsfahrten vorbestellt ist. In ihm fahren auch wir ein Stück mit.

Dann sind wir im Bahnhof Rabenau, wo die schwierigen Geländeverhältnisse für den Bau der Strecke besonders deutlich zu erkennen sind. Das Gleis folgt weiter dem Lauf der Roten Weißeritz bis zum Bahnhof Malter an der gleichnamigen Talsperre. Schließlich wird der größte Unterwegsbahnhof, Dippoldiswalde, erreicht. Hier beobachten wir ein wenig das Rangiergeschehen mit Rollfahrzeugen.

Die Kollegen des Bahnhofs Freital-Hainsberg hatten sich dankenswerterweise bereit erklärt, für unsere Filmaufnahmen einen reinen Schmalspurgüterzug mit einer Lok der Gattung IV K zusammenzustellen. So können wir bei sonnigem Frühlingswetter nun bis Schmiedeberg eine Zugfahrt genießen, wie sie vor Jahrzehnten typisch für Sachsen war. Dabei geht es über das bedeutendste Brückenbauwerk dieser Strecke, den 191 m langen Schmiedeberger Viadukt. Kurz danach endet der Güterverkehr.

In Kipsdorf, dem Endpunkt der 26,3 km langen Strecke, beobachten wir die Einfahrt unseres Personenzuges vom ersten Streckenteil. Besonders augenfällig sind hier das Turmstellwerk und das großzügige Empfangsgebäude, die 1934 während der Umbauten zur Erweiterung des Bahnhofs entstanden. So kann der bis heute anhaltende Touristenstrom ohne Schwierigkeiten bewältigt werden.

1



2



1 Nicht wiederholbar ist dieses Foto: 99 1606 vor dem Personenzug 14287 auf dem Dreischienengleis bei Wolkenstein am 30. August 1983.

2 Dagegen ist diese Aufnahme auch in den nächsten Jahren täglich wiederholbar: Der Personenzug 14472 hat den Bahnhof Kurort Oybin erreicht.

Erinnerungen ...
Tief unten, im Tal der Zschopau, setzt sich ein winziges Züglein in Bewegung. Wir sind in Wolkenstein, um einen der letzten Personenzüge nach Jöhstadt zu begleiten. Alle diese Aufnahmen sind nicht wiederholbar, weil es die Strecke inzwischen nicht mehr gibt. In unserem Film erleben wir noch einmal die Fahrt auf dem Dreischienengleis, dann verläßt die Schmalspurbahn das Regelspurgleis Flöha–Bärenstein, um sich durch das idyllische Preßnitztal über eine Vielzahl von Brücken zu den Höhen des Erzgebirges emporzuschlängeln.
Tausendfach fotografiert und auch in unserem Film zu beobachten: das Wassernehmen in Steinbach. Die Besonderheit besteht darin, daß das Wasser nicht – wie allgemein üblich – aus einem freistehenden Wasserkran kommt, sondern unmittelbar aus dem Wasserbehälter im Haus.
Der Abschied von einer der schönsten Schmalspurbahnen hat viele mit Wehmut erfüllt. Doch eine Sanierung der 23 km langen Strecke war aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr vertretbar.
In Jöhstadt, dem 684 m hoch gelegenen Endbahnhof, fährt die kleine Meyer-Lok für uns symbolisch in den Lokschuppen. Die in Moll tönende Musik wird langsamer und karger, bis sie restlos verstummt. Polternd schließen sich die Schuppentore – für immer.

Touristik im Winter
Fröhlich und unbeschwert erscheint uns die Strecke Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal. Um den Film optisch abwechslungsreicher zu gestalten, drehten wir diesen Teil im Winter. So begleiten wir einen Personenzug durch die tiefverschneite Landschaft zunächst bis zum Bahnhof Neudorf. Um uns herum funkeln die Schneekristalle im Sonnenschein. Eiszapfen an Wagen- und Hausdächern versprühen glitzernde Lichtreflexe.
Da in den Winterferien der Touristenansturm besonders groß ist, muß in Neudorf häufig eine zweite Lok zur Verstärkung vorgespannt werden. In Doppeltraktion rollt die vollbesetzte Wagenschlange weiter bergan. Kurz vor dem Ziel überquert der Zug den beeindruckenden, 110 m langen und 23 m hohen Gerüstpfeilerviadukt. Am tiefblauen Himmel wandern die weißen Dampffahnen entlang, die von den beiden keuchenden Lokomotiven ausgestoßen werden. Nach insgesamt 17,3 km Fahrt ist der Bahnhof Kurort Oberwiesenthal erreicht. Mit 894 m über dem Meeresspiegel liegt er fast so hoch wie der österreichische Alpenbahnhof Semmering. Hier oben, an den Hängen des Fichtelberges, ist ein wahres Wintersportparadies. Wäre es ohne die Schmalspurbahn je entstanden?

Nicht mit, sondern durch die Luft
Die knapp 20 km lange Strecke Oschatz–Kemmlitz ist der übriggebliebene Rest des einst umfangreichen Mügelner Schmalspurnetzes. Heute besteht hier nur noch Güterverkehr, vor allem zu den Kaolingruben bei Kemmlitz.
Hier sehen wir noch eine Rarität: die Heberleinbremse. Dieses Bremssystem war früher bei den sächsischen Staatsbahnen weit verbreitet. In unserem Film wird wohl letztmalig die Wirkungsweise dieser Bremse demonstriert – eine Bremsleitung nicht **mit** Luft, sondern **durch** die Luft. 1987 hat zwischen Oschatz und Kemmlitz die Körting-Saugluftbremse Einzug gehalten.
Wir begleiten nun einen Güterzug bis Mügeln, dessen Bahnhof einst zu den größten Schmalspurbahnhöfen Europas zählte. Heute ist es ruhiger geworden. Vor dem dreigleisigen Lokschuppen „paffen" einige Loks der Gattung IV K gemütlich vor sich hin. Liebevoll werden sie für die Weiterfahrt restauriert. Bald hat unser Güterzug Kemmlitz erreicht.

Abstecher ins Erzgebirge und nach Halle
Da wir gerade eine reine Güterstrecke vorgestellt haben, bleiben wir beim Güterverkehr und machen einen Abstecher zu zwei kurzen Reststücken des ehemaligen Thumer Schmalspurnetzes, nach Wilischthal und nach Schönfeld-Wiesa. Letzterer der beiden 750-mm-spurigen Werkanschlüsse wurde 1986 auf Regelspur umgebaut.
Es folgt eine Stippvisite bei der sogenannten Industriebahn Halle, wo noch meterspurige Rollböcke existieren. Auf diesen Besuch wollten wir der Vollständigkeit halber nicht verzichten, obwohl Halle nicht zu Sachsen gehört.

Triebwagen gehört dazu
Der Abschluß unseres Filmes ist dem Zittauer Netz vorbehalten, der einzigen Schmalspurbahn Sachsens, die zunächst eine Privatbahn war. Erst 1906 ging sie durch Kauf in Staatseigentum über.
Bereits auf dem Bahnhofsvorplatz in Zittau begegnen wir einem Unikat, der Lok 99 4532. Sie stammt von der ehemaligen Trusebahn in Thüringen und rangiert seit 1963 in Zittau.
Während der Fahrt eines Personenzuges zum Zittauer Gebirge werden interessante Bauwerke passiert, die im Film natürlich enthalten sind – der gewaltige Neiße-Viadukt, die ungewöhnliche Kreuzung auf der Mandaubrücke und die Olbersdorfer Brücke, welche die einstige Zweigleisigkeit des Abschnitts Zittau Vorstadt–Oybin noch erkennen läßt.
Bis 1964 fuhr hier sogar ein Triebwagen. In Bertsdorf gilt unser Interesse zunächst dem Museumstriebwagen VT 137 322, dem letzten von ehemals vier Exemplaren. Dann begeben wir uns auf das Turmstellwerk. Wieder eine Besonderheit: Anstelle von Ausfahrsignalen zeigen Leuchtbuchstaben das Abfahrsignal an – das ist wohl einmalig bei der Deutschen Reichsbahn.
In Bertsdorf trennen sich die Strecken. Das bewog uns zur Inszenierung einer immer wieder reizvollen Doppelausfahrt. Die eine Strecke führt nach Kurort Jonsdorf, auf der anderen begleiten wir den Zug bis zum Bahnhof Kurort Oybin.

Von jedem etwas
In der zusammenfassenden Schlußpassage werden im Film weitere markante Abschnitte verschiedener Strecken gezeigt. Zum Beispiel ein Zug vor der turmreichen Stadtsilhouette von Zittau oder die Radebeuler Kreuzung am „Weißen Roß". Um hier der Überfahrt eines Traditionszuges das passende „Beiwerk" geben zu können, unterstützten uns die Dresdner Verkehrsbetriebe mit großem Engagement. Obwohl in Radebeul an verschiedenen Stellen seit längerer Zeit umfangreiche Bauarbeiten am Gleiskörper der Straßenbahn stattfanden, wurden zwei historische Straßenbahnzüge zum „Weißen Roß" bugsiert. Der Fahrstrom wurde extra eingeschaltet, und die lange nicht benutzten Rillenschienen mußten von einem Reinigungswagen gesäubert werden. Welch ein Bemühen um eine Filmeinstellung! Aber was macht man nicht alles, um die Attraktivität des Filmes zu erhöhen?!
Die große Zeit der Schmalspurbahnen ist historisch vorüber. 100 Jahre lang haben sie wichtige Dienste geleistet.
Vier der sächsischen Schmalspurstrecken mit einer Gesamtlänge von 76 km sollen aber als Touristik-Bahnen erhalten bleiben. Sie werden ein Stück Romantik der Dampfeisenbahn vermitteln und sind Zeugen traditionsbewußter Pflege technischer Denkmäler in der DDR.
Wenn man bedenkt, daß unser Film bereits jetzt manches enthält, was mittlerweile schon nicht mehr vorhanden ist, dann führt das deutlich vor Augen, wie schnell mitunter Veränderungen vonstatten gehen. Und die Entwicklung geht weiter, auch bei den Schmalspurbahnen. In unseren Filmen jedoch werden die Bahnen mit schmaler Spur – so wie sie sich Mitte der 80er Jahre präsentierten – der Nachwelt erhalten bleiben.

Noch ein Hinweis für die Super-8-mm-Filmfreunde
Die Zentralstelle für Bildung des Ministeriums für Verkehrswesen– Filmstudio – steht gegenwärtig in Verhandlungen mit dem DEFA-Kopierwerk zwecks Herstellung und Vertrieb der Schmalspurbahnfilme im Super-8-Format. Das Interesse daran ist beiderseitig vorhanden, die Entscheidung jedoch noch offen. Eines scheint aber klar, daß die 8-mm-Filme dann leider ohne Ton und in gekürzter Form erscheinen müßten. Zu gegebener Zeit wird „me" über das endgültige Ergebnis informieren.

3 Jahr für Jahr erfreuen sich die Traditionszüge auf der Strecke Radebeul Ost–Radeburg großer Beliebtheit, wie auch am 23. Mai 1986, als der von der Lokomotive 99 1539 beförderte Zug in Friedewald Bad eintraf.
4 Immer wieder entdecken Eisenbahnfreunde im Bereich der Talsperre Malter neue Fotomotive. Der Personenzug 14269 am 29. August 1983 auf der Fahrt in Richtung Kurort Kipsdorf
5 Über die Olbersdorfer Brücke rollt am 15. Juli 1986 der P 14088 mit der Lokomotive 99 1758 in Richtung Kurort Oybin.
6 Auf dem Anschlußgleis in Wilischthal übernimmt die Lokomotive 199 007 die täglich anfallenden Überführungsfahrten.
7 Wesentlich umfangreicher ist der Güterverkehr auf der Strecke Oschatz–Kemmlitz. Hier ein Güterzug mit der Lokomotive 99 1574, im Hintergrund die Oschatzer St. Ägidienkirche
Fotos: Verfasser

3



4



5



6



7



In und um Engelsdorf

Der Lokomotivbestand dieses Bahnbetriebswerkes ist gegenwärtig durch eine bemerkenswerte Vielfalt gekennzeichnet. Für Güterzugdienste sind hier neben modernen Elloks der Baureihen 242 und 250 auch die leistungsstarken Maschinen der Baureihe 254 (Poster siehe „me" 10/86) vorhanden. Besonders interessant für den Eisenbahnfreund sind aber die rekonstruierten Dampflokomotiven der Baureihe 52. Sie werden noch immer in Richtung Eilenburg, Großbothen und Trebsen vor Güterzügen eingesetzt. Die Altbaumaschinen 52 5448 und 52 5660 gehörten ebenfalls dazu und waren bis zum Herbst 1986 im Plandienst anzutreffen. Heizzwecken dienen drei Maschinen der Baureihe 44, die sich täglich über das ausgedehnte Bw-Gelände zur Großbekohlungsanlage, die als Wiegebunker ausgebildet ist, bewegen. Hinzu kommen Diesellokomotiven der Baureihen 101 und 105 bzw. 106. Derzeit beherbergt der zwölfständige Ringlokschuppen also noch alle drei Traktionsarten.

1 Die mit einem Mischvorwärmer ausgerüstete Altbaumaschine 52 5448 beförderte anläßlich des 75jährigen Jubiläums der Strecke Beucha–Trebsen im Oktober 1986 einen Sonderzug, der gerade Trebsen verläßt.

2 Eine rekonstruierte 52er vor einem Nahgüterzug aus Richtung Trebsen/Beucha kurz vor Engelsdorf im September 1986.

3 Eine Engelsdorfer 52 in der langen Steigung von Eilenburg nach Wölpern an einem Abend im August 1985.

4 Die Lokomotiven 52 8175 und 52 8096 werden im Schuppen restauriert (November 1983).

Fotos: H. Küster, Leipzig (1 bis 3); G. v. Hartwig, Leipzig (4)

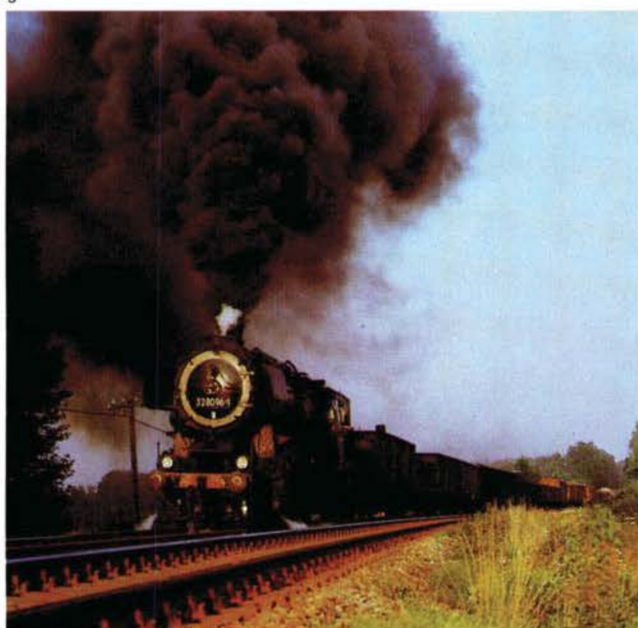
1



2



3



4



DMV auf der 30. ZMMM vertreten

Vom 9. bis 20. November 1987 fanden in Leipzig, Messegelände, die 30. Zentrale Messe der Meister von morgen und die 10. Zentrale Leistungsschau der Studenten und jungen Wissenschaftler statt.
Das Verkehrswesen zeigte in der neuen Messehalle 20 und auf dem Freigelände 102 Leistungen, fünf davon wurden aus anderen Industriebereichen übernommen. Die Exponate und Dokumentationen waren in sechs Komplexe eingeordnet. Der ökonomische Nutzen beträgt 47,8 Mill. Mark. Ein Computerkabinett diente als Informationszentrum und war mit acht Computern sowie einem Farbfernsehgerät ausgerüstet.
Wie vor zwei Jahren, stand wiederum der rollende Jugendklubzug „Ernst Thälmann" den Ausstellern und Besuchergruppen zur Verfügung. Die Nachnutzungsbörse – seit vielen Jahren stark beachtet – befand sich zur „30." in einem Traditions-Doppelstockbus.
Mit dem Modell „Umsteigebahnhof Berlin-Wuhletal" der Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg" Berlin, der im Rahmen der Verlängerung der U-Bahn-Linie E vom U-Bahnhof Tierpark nach Hönow errichtet wird sowie einer Dokumentation der Arbeitsgemeinschaft 5/14 Saßnitz „Fähranlagen und Fährsysteme" war der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR auf der 30. ZMMM vertreten. Schüler- und Jugendarbeitsgemeinschaften des DMV bereiten sich schon jetzt auf die 31. Zentrale MMM vor.
me

Pioniereisenbahnen hoch im Kurs

Beachtliche Transportleistungen erbrachten auch 1987 die elf Pioniereisenbahnen. Sie beförderten 1 303 733 Personen, und die Züge legten 74 649 km zurück. Im einzelnen fuhren in Dresden 507 509, in Leipzig 145 216, in Karl-Marx-Stadt 67 756, in Cottbus 166 066, in Berlin 73 987, in Plauen 25 304, in Halle 83 611, in Vatterode 22 583, in Bernburg 106 073, in Gera 63 028 und in Görlitz 42 600 Freunde der kleinen Bahnen durch beliebte Naherholungsgebiete unserer Republik.
Hdw.

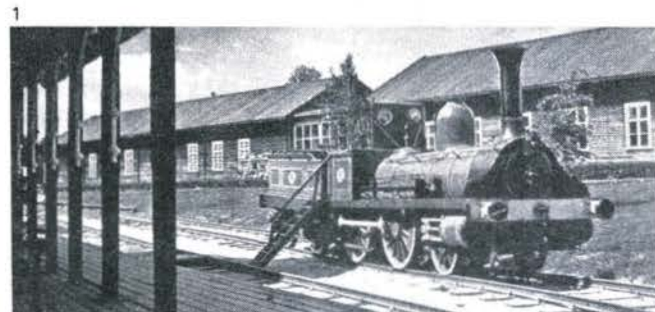
Neuer Grenzübergang

Bereits seit dem Fahrplanwechsel 1987 besteht ein neuer Grenzübergang zwischen der ČSSR und der UVR an der Strecke Bratislava-Petržalka–Rajka. So können der „Meridian" und der „Varsovia" (verkehrt nur im Sommer) von Bratislava nach Hegyeshalom (Grenzübergang von Ungarn nach Österreich) und weiter nach Budapest geführt werden.
Außerdem verkehren über diesen Grenzbahnhof täglich zwei Personenzugpaare zwischen Bratislava und Györ. Der Zugverkehr wird über die neue Donaubrücke in Bratislava zur Grenze mit etwa 70 km/h geführt. Die zweigleisige Strecke – jetzt ist nur ein Gleis in Betrieb – und je ein Fuß- und Fahrradweg sind im unteren sowie je drei Spuren einer Autobahn im oberen Teil der Brücke untergebracht. Da das befahrene Gleis von der Bratislavaer Seite nur teilweise elektrifiziert ist, wird zur Zeit noch die Dieseltraktion eingesetzt. Die Elektrifizierung soll noch in diesem Jahr bis nach Ungarn abgeschlossen werden.
Sel.

Eisenbahnmuseum in Norwegen

Das Eisenbahn-Museum in Hamar erstreckt sich auf einem Areal von 30 000 m². Älteste Lokomotive des Museums ist die „Caroline" (Abb. 1). Sie wurde 1861 von Robert Stephenson gebaut. Von 1862 an war das Fahrzeug bei der Kongsvingerbahn in Betrieb und später bei der Ottabahn. 1919 ging die Lok in das Eigentum der Klevfos Zellulosefabrik über, die nach dem Umbau der Rörosbahn eine regelspurige Lokomotive benötigte. Schließlich tauschte sie die norwegische Eisenbahn 1953 gegen ein anderes Triebfahrzeug ein und ließ die „Caroline" zur Jubiläumsausstellung 1954 restaurieren.
Die Sammlung des Museums umfaßt unter anderem elf regelspurige und vier schmalspurige Dampflokomotiven. Die größte ist die „Dovregubben" (der Dovreriese), benannt nach einer Sagengestalt aus ihrem einstigen Streckenbereich. Das Triebfahrzeug (Achsfolge 2-8-4) hatte sich auf den schwierigen Strecken der Dovrebahn ausgezeichnet bewährt. Von den jemals gebauten sieben Maschinen dieser Gattung entstanden fünf in Norwegen und zwei in Deutschland.
Mrd., Foto: Sammlung M. Radloff, Berlin

1



2



Braşov erhielt Straßenbahn

In der rumänischen Stadt Braşov gibt es jetzt wieder eine Straßenbahn. Die Arbeiten an der zunächst 6,7 Kilometer langen Strecke wurden im Herbst vergangenen Jahres abgeschlossen. 40 Triebwagen aus Temesvar, die in der Stunde rund 10 000 Fahrgäste befördern können, haben die Obuslinie 8 abgelöst. Später soll die Strecke über die beiden bisherigen Endpunkte verlängert werden. Braşov verfügte bereits früher über eine Straßenbahn, die jedoch durch die Straßen dampfte. Diese Dampfstraßenbahn war Ende des vorigen Jahrhunderts gebaut worden und stellte erst im Sommer 1958 ihren Betrieb ein.
me

Neue Kilometerzeichen

Die Deutsche Bundesbahn hat in den letzten Jahren an allen Hauptabfuhr- und Nebenfernstrecken neue Kilometerzeichen eingeführt. Das geschah, weil die bekannten Kilometersteine, die auch für das Markieren von Geschwindigkeitsbeschränkungen benutzt wurden, bei ungünstiger Witterung schlecht zu erkennen waren. Sie sind im Zuge der jeweils fälligen Gleiserneuerung durch die Mastschilder (Abb. 2) ersetzt worden.
Text und Foto: K. F. Walbrach, Idstein (BRD)

Metro erhält Zuwachs

Bis 1989 erhält die Metro von Pjöngjang, der Hauptstadt der Koreanischen DVR (siehe „me" 9/87, S. 8), weitere vier Stationen. Derzeit verkehren die Züge auf insgesamt 35 km unterirdischen Gleisen im Abstand von sechs, in den Spitzenzeiten von nur zwei Minuten. Rund 350 000 Fahrgäste benutzen täglich dieses bequeme Verkehrsmittel, das mit einer Geschwindigkeit von 60 bis 65 km/h vor allem die Neubaugebiete mit dem Zentrum verbindet.
Die Bahn unterquert die Hauptstadt in einer Tiefe von rund 100 m. 1973 war nach rund zehnjähriger Bauzeit die erste Linie, 1978 die zweite in Betrieb gegangen. Die Metro ist neben dem Stadtbus das wichtigste Verkehrsmittel der 1,5-Mill.-Stadt am Tädonggang.
Die großzügige künstlerische Gestaltung der 17 Stationen läßt vergessen, daß man sich tief unter der Erde befindet. Bis zu 40 m hoch sind die Hallen, verkleidet mit Marmor und Granit, geschmückt durch riesige Wandmosaike, die dem Fahrgast von Vergangenheit und Gegenwart des Landes erzählen. Zu den XIII. Weltfestspielen der Jugend und Studenten im Jahre 1989 wird die „Tschiha-Tscholdo", die Metro, ein Anziehungspunkt für die Fahrgäste aus aller Welt sein.
me

Eisenbahn mit großer Zukunft

Täglich reisen in China rund drei Mill. Menschen mit der Eisenbahn. Auf den 52 000 km Eisenbahnstrecken verkehren in 24 Stunden etwa 38 000 Züge. Der Güterumschlag hat sich seit 1978 verdoppelt. Die Erweiterung des Eisenbahnnetzes gehört zu den 49 Schwerpunktobjekten, die kürzlich der Staatsrat der VR China für den laufenden Fünfjahrplan billigte. Bis 1990 soll das Streckennetz eine Länge von 60 000 km, bis zum Jahr 2000 insgesamt 75 000, maximal 80 000 km erreichen.
me

Dr. sc. phil. Laurenz Demps, Berlin

Revolutionen und Lokomotiven

Georg Leopold Ludwig Kufahl – ein preußischer Eisenbahnpionier

Ein Wort zuvor

Aus Anlaß des 100jährigen Jubiläums der heutigen Humboldt-Universität zu Berlin erschien im Jahre 1914 eine umfangreiche Veröffentlichung. Unter anderem erwähnt der Autor dieser Schrift, Max Lenz, folgendes:

„Gar nicht unterzubringen vermag ich Georg Leopold Ludwig Kufahl (geb. 22. Juli 1802 zu Groß Garz), der als Theologe in Halle und Berlin studierte, als Historiker dozierte und als Ingenieur, wenn ich nicht irre, gestorben ist, doch ich kenne das Todesjahr nicht. Seine Dissertation (1830) handelte über den Ursprung und die Geschichte der Sachsen bis 450. An eine ‚Geschichte der Vereinigten Staaten', deren erster Band 1832 erschien, schloß sich 1833 eine Schrift über die Dampfschiffahrt nebst einem Anhang über Dampfwagen an." ⟨1⟩

Lenz irrte nicht, Kufahl starb nach den Angaben auf dem Totenschein tatsächlich als Ingenieur. Der hier sich aufzeigende ungewöhnliche Lebensweg war Anlaß für eine erste Untersuchung, da sich in der Literatur mehrfache Hinweise auf Kufahl und den Bau der ersten Lokomotive in Preußen ermitteln lassen. Dieser Beitrag soll nicht nur ein Stück bisher unbekannter Eisenbahngeschichte aufdecken, sondern auch dazu anregen, den zweifellos ungewöhnlichen Lebensweg von Georg Leopold Ludwig Kufahl weiter zu erforschen. Hier können nur erste Angaben vorgelegt werden.

Bevor Kufahl eine Lokomotive baute

In den 20er und 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts war es durchaus nicht ungewöhnlich, durch das Studium Theologie zum Studium der Geschichte zu kommen. Nach den Unterlagen im Archiv der Humboldt-Universität bewarb sich Kufahl am 2. April 1830 mit einer Probeschrift und dem Anfang einer im Druck befindlichen Geschichte der Deutschen bei der Philosophischen Fakultät um die Doktorwürde. ⟨2⟩

Diese Unterlagen fanden bei dem noch heute geachteten Philosoph Georg Wilhelm Friedrich Hegel, Dekan der Philosophischen Fakultät, große Aufmerksamkeit. Deshalb konnte Kufahl schon am 11. Mai 1830 vor den Professoren Wilken, Ritter und Hegel das „Doctor-Examen" ablegen. ⟨3⟩

Bereits am 8. Oktober 1830 meldete sich Kufahl zur Habilitation und schlug folgende Themen für den dazu notwendigen Vortrag vor:

„1. die Geschichte von Neuengland von der Gründung der Kolonie bis zum Jahre 1685 und
2. Quainam causae ad statum recentoris aevi civitatum mutandum maximi momenti fuerint." ⟨4⟩

Am 13. November 1830 lag die Genehmigung des Königlichen Regierungsbevollmächtigten für die Habilitation vor, die am 24. November 1830 vollzogen wurde.

Im Jahre 1831 erschienen von Kufahl „Historisch-politische Bemerkungen über die Französische Revolution von 1830". Damit wandte er sich der Zeitgeschichte zu und interpretierte politische Vorgänge. Er erwies sich durch diese Schrift als Kenner der Materie, aber als Gegner der Revolution. Als Ursachen für die Julirevolution in Frankreich nannte Kufahl die Beschäftigungslosigkeit und die mangelnde industrielle Entwicklung in Frankreich an hervorragender Stelle. Er betonte die Bedeutung der Industrie und forderte indirekt zu einer besonderen Förderung der industriellen Entwicklung in Preußen auf, auch um eine soziale Revolution zu verhindern.

Mit dieser Schrift des Jahres 1831 endete die Entwicklung des Historikers Kufahl.

Vom Historiker zum Ingenieur

Diese kleine 100 Seiten starke Schrift erregte unter anderem bei Johann Ludwig Blesson, dem Sohn des Küchenmeisters Friedrich II., Aufmerksamkeit. Blesson propagierte besonders soziale Verbesserungen für verdiente Personen, um deren Rentenzeit besser abzusichern.

Blesson gewann großen Einfluß auf Kufahl. Er überzeugte ihn schließlich, sich mit verarbeitetem Eisen zu beschäftigen. Da Kufahl das Handwerkszeug des Historikers erlernt hatte und mit Quellen umgehen konnte, war es für ihn nicht schwierig, die technische Literatur des Auslands aufzuarbeiten und auszuwerten. So entstand im Jahre 1833 die Arbeit „Theoretisch-praktische Abhandlung über die Dampfschiffahrt, ihre neuesten Verbesserungen und ihre Anwendbarkeit auf die Gewässer des preußischen Staates". Sie erschien im Verlag von Duncker und Humblot, der sich in diesen Jahren besonders mit der Herausgabe von Schriften über die industrielle Entwicklung Preußens beschäftigte.

Kufahl analysierte in seiner Arbeit die aus der Literatur gewonnenen Erkenntnisse über die amerikanische Flußschifffahrt und stellte eine verbesserte dampfgetriebene Schiffsschraube vor. Er erwies sich als ein Theoretiker und Propagandist der Entwicklung der preußischen Verkehrsverbindungen als Voraussetzung für die Industrieförderung. Daß dabei die Wasserstraßen im Vordergrund standen, ist verständlich, denn für Berlin stellten sie damals die wichtigste Verkehrsverbindung dar.

Dampfwagen ohne Schienen

Dieser Studie war eine kleine Beilage mit der Überschrift „Dampfwagen als Förderungsmittel auf gewöhnlichen Kunststraßen" angefügt. Damit griff Kufahl direkt in den seinerzeit vorangetriebenen Ausbau von Chausseen in Preußen mittels Aktiengesellschaften ein. Er sprach sich hierin für einen Straßendampfwagen aus, der als moderneres Verkehrsmittel die Pferde ablösen solle und da er mehrere herkömmliche Wagen ziehen könne, durchaus auch leistungsfähiger wäre. Eine Schlußfolgerung Kufahls war: „Der Dampfwagen kann eine gegebene Last schneller bewegen als Zugpferde. Wäre also auch alles Übrige gleich, so würde dieser Vorzug allein dem Staate einen außerordentlichen Vorteil gewähren, und zwar im Frieden durch eine Beschleunigung des Verkehrs, im Kriege durch die Möglichkeit, in der kürzesten Frist Waffen und Kriegsvorräte aus den entferntesten Gegenden des Landes nach den bedrohten Punkten zu schaffen." ⟨5⟩

Kufahl zeigte sich damit als ein theore-

Fraktur Wi-Codes

Anzeigen vermischten Inhalts

Anzeige, Dampfmaschinen betreffend.
Um den Bedürfnissen der kleineren Fabrikanten so wie der Gutsbesitzerzu entsprechen, habe ich eine kleine Dampfmaschine nach Art der Lokomotiven construiert.
Die Vorteile dieser Construction sind folgende:
1) Kessel und Maschine bilden ein Ganzes, welches sich über all bequem fortbewegen und befestigen läßt.
2) Die Maschine bedarf weder eines Fundaments noch einesgemauerten Feuerplatzes, noch eines Schornsteins.
3) Sie entwickelt während des Ganges keinen Rauch.
4) Sie kann daher in jedem Raume aufgestellt werden und kostet dem Abnahmer aus diesen Gründen fast die Hälfte weniger als jede andere Art Dampfmaschine von gleicher Kraft.

Berlin, im Mai 1840

Dr. L. Kufahl, Mechaniker
und Besitzer einer Maschinenbauanstalt

tischer Kenner der neuesten technischen Entwicklungen und propagierte in dieser Schrift eine Zugmaschine auf den Straßen. Er eilte der Entwicklung voraus, zugleich wandte er sich damit indirekt gegen die in der Diskussion stehende Möglichkeit der Eisenbahn, „denn diese habe den Nachteil nicht unmittelbar und direkt jeden Punkt der Monarchie zu erreichen. Sie benötige dazu den Umweg über die Schiene". (5) Der Bau von Eisenbahnen und die damit verbundenen hohen Kosten galten zunächst in Preußen nicht als der Weg der weiteren verkehrsmäßigen Erschließung des Landes.

Über das Wirken Kufahls zwischen 1833 und 1837 schweigen die ohnehin spärlichen Quellenbelege. Bekannt ist nur, daß Kufahl im Jahre 1837 die Berliner Universität verließ.

Kufahls Maschinenbauanstalt

Danach richtete er in der Elisabethstraße eine Maschinenbauanstalt ein. Hier begann Kufahl, die durch den Gründer des Berliner Gewerbeinstituts Peter Christian Wilhelm Beuth, der sich sehr um die Industrialisierung in Preußen bemühte, theoretisch vorgetragenen Ideen praktisch umzusetzen.

Durch ein mit dem 27. April 1840 datierten Inserat erfahren wir, daß Kufahl eine Dampfmaschine konstruiert und gebaut hat, die „sich überall bequem fortbewegen und befestigen läßt". (6) Er unterschrieb die Anzeige als „Mechaniker und Besitzer einer Maschinenbauanstalt". Die Angaben über den Verwendungszweck deuten auf seine Schrift aus dem Jahre 1833 hin, waren also möglicherweise einem Auftrag geschuldet oder lösten ihn aus.

Die Dampflokomotiven

Der Hofrat Dr. Isensee, einer der wichtigsten Aktionäre der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft, und der Kaufmann C. G. Sturm drängten Kufahl zum Bau einer Lokomotive für diese Gesellschaft. Sturm finanzierte das Projekt. Bedenkt man, daß im Jahre 1846 eine in Deutschland gebaute Lokomotive einschließlich Tender im Durchschnitt 12 000 Taler kostete, handelte es sich schon um ein Unternehmen, welches nur mit der Unterstützung anderer möglich war. Allerdings kostete eine Lokomotive aus England im Durchschnitt 2000 Pfund, war also noch teurer. (7)

Im September 1840 teilte Kufahl den preußischen Behörden mit, daß die Lokomotive zur Abnahme bereit steht. In den Akten wurde festgehalten, daß durch „die mechanische Ausführung durch Herrn Dr. L. Kufahl hierselbst der erste Dampfwagen im preußischen Staate angefertigt" wurde. (8) Beuth beauftragte zwei Ingenieure mit der Prüfung, die zunächst eine eingeschränkte und dann – nachdem die Mängel beseitigt worden waren – am 3. Dezember 1840 eine vorbehaltlose Betriebsgenehmigung erteilten. Bei einer Probefahrt bewährte sich die Maschine, und die Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft kaufte sie. Die Lokomotive entsprang dem Gedanken eines Dampfstraßenwagens. Dementsprechend waren Kessel, Rohre und Zylinder vertikal, also abweichend von den englischen und amerikanischen Lokomotiven, gelagert.

Diese Lokomotive lief bis 1845 bei dieser Eisenbahn-Gesellschaft, wurde dann abgestellt und kam als stehende Pumpanlage beim Bau des Hamburger Bahnhofs zum Einsatz. Danach war sie als Baulokomotive in Betrieb. Borsig baute die Maschine schließlich im Jahre 1854 zu einer Dampfdraisine um. (9)

Mit dieser Lokomotive wurde bewiesen, daß man in Preußen Dampfwagen für öffentliche Eisenbahnen auch selbst bauen konnte. Dies war zugleich ein wichtiger Beitrag für die Entwicklung der Berliner Produktivkräfte in dieser Phase der industriellen Revolution. Andere – so Egells und Borsig – machten nun diesen Schritt. Kufahl konstruierte dann einen zweiten Dampfwagen, den 1842 der Berliner Maschinenbauer Franz Anton Egells fertigstellte. Im Geschäftsbericht der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft für das 1845 wurde erwähnt, daß diese Lokomotive mit Betriebsnummer 3 dort im Einsatz war. Noch 1859 stand sie im aktiven Dienst bei dieser Bahn. Doch zurück zu Kufahl.

Weitere Neuerungen kamen hinzu

Er war jetzt in die erste Reihe der Berliner Maschinenbauer gerückt und verlegte sein Geschäftslokal in die Potsdamer Straße 35. Am 23. Januar 1843 erhielt der „Besitzer einer Maschinen-Bauanstalt Dr. L. Kufahl in Berlin auf 8 Jahre" ein Patent „auf einen Apparat zum Zuführen des Brennmaterials für Dampfkesselfeuerungen". (10)

Ein Inserat wies auf dieses Gerät hin. Als Mitglied der „Polytechnischen Gesellschaft" besuchte Kufahl die „Braunkohlenwerke des Hrn. von Rappard zu Rauen bei Fürstenwalde" am 10. Mai 1843 und sprach dort „über Feuerungseinrichtungen für Braunkohlen und bezeichnete die hierzu dienenden Verhältnisse der Konstruktionen". (11) Aktiv beteiligte er sich an vielen Diskussionen über den Einsatz von Braun- und Steinkohle in der Industrie sowie technische Neuerungen. Das Berliner Gewerbe-, Industrie- und Handelsblatt bezeichnete Kufahl als ihren „ehrenwerthen Freund", da er sich im Jahre 1948 mit der kleinen Abhandlung „Bemerkungen über Druckpumpen" in eine Diskussion einschaltete.

1848 schließlich taucht sein Name in einer Industriellendenkschrift auf. Weitere Leistungen auf ingenieurtechnischem Gebiet konnten jedoch bisher nicht nachgewiesen werden.

Am 22. Oktober 1871 ist Kufahl in der Ritterstraße 21 gestorben. Das Totenbuch der Jacobi-Gemeinde führt ihn als Ingenieur, sein akademischer Titel und seine erreichte Stellung wurden nicht ausgewiesen. (12)

Auf den ersten Blick mag der Lebensweg des Dr. Kufahl – der hier nur in den allerersten Ansätzen nachvollzogen werden konnte – exotisch verstanden werden. Doch wir haben zu bedenken, daß fast die gesamte erste Technikergeneration in Berlin keine technische Wissenschaft studieren konnte. Sie kam aus den unterschiedlichsten handwerklichen Berufen oder aus der Architektur. Trotzdem bleibt ein Historiker, der sich zum Ingenieur entwickelte, ein Einzelfall. Er belegt aber, daß in der industriellen Revolution Wissenschaftler in die technische Entwicklung eingriffen und somit einen Beitrag für die Entwicklung der Produktivkräfte leisten konnten.

Anmerkung der Redaktion

Leider war es trotz großer Bemühungen des Autors und der Redaktion nicht möglich, ein Bild von Dr. Georg Leopold Ludwig Kufahl und eine Illustration der von ihm gebauten und bei der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft eingesetzten Lokomotive zu beschaffen.

Quellenangaben

(1) Max Lenz: Geschichte der Königlichen Friedrich-Wilhelm-Universität zu Berlin, Zweiter Band, Erste Hälfte, Berlin 1914, S. 506
(2) Humboldt-Universität zu Berlin, Archiv, Bestand Philosophische Fakultät, Nr. 2.12, Bl. 56
(3) ebenda, Bl. 58
(4) ebenda, Bl. 17.01, Bl. 65
(5) „Theoretisch-praktische Abhandlung über die Dampfschiffahrt, ihre neuesten Verbesserungen, und ihre Anwendbarkeit auf die Gewässer des Preußischen Staates, nebst einem Anhange über Dampfwagen von Dr. L. Kufahl", Berlin 1833, S. 62f.
(6) Vossische Zeitung, 27. Mai 1840
(7) Berliner Gewerbe-, Industrie- und Handelsblatt, Band 20, 1846, S. 293
(8) Zentrales Staatsarchiv Merseburg, Rep. 120, B II 1, 5; vol. 6: Vorgang September bis Dezember 1840
(9) So in: „Die Eisenbahnen Deutschlands, Statistisch-geschichtliche Darstellung ihrer Entstehung, ihres Verhältnisses zu der Staatsgewalt sowie ihrer Verwaltungs- und Betriebs-Einrichtungen. Vom Freiherrn Friedr. Wilh. von Reden, Dr. beider Rechte, zur Zeit Spezialdirektor der Berlin-Stettiner Eisenbahn". Berlin, Posen und Bromberg, 1843, S. 236 und 248; zu dem Komplex siehe auch Kurt Pierson: „Lokomotiven aus Berlin", Stuttgart 1977, S. 19ff. und Dietrich Kutschik: „Die Fahrzeuge der Berlin-Potsdamer-Eisenbahn 1838–1945" in: Verkehrsgeschichtliche Blätter, Berlin 8/1978, S. 130ff.
(10) Berliner Gewerbe-, Industrie- und Handelsblatt, Band 7, 1843, S. 88
(11) ebenda, Band 7, 1843, S. 228ff.
(12) Diesen Hinweis verdanke ich Herrn Dr. sc. phil. Kurt Wernicke vom Museum für Deutsche Geschichte, Berlin.

Vorschau

Im Heft 2/88 bringen wir u. a.:

- Geschichte des Bw Schwerin;
- Die Döbelner Pferdebahn;
- Schneeräumfahrzeuge aus Görlitz;
- Selbst gebaute Fahrzeuge in Z;
- Bahnpostwagen in H0 und N.

Neue Strecke, neue Fahrzeuge

Auch in Frankfurt (Oder) wird das Straßenbahnnetz erweitert. Im Bau ist derzeit eine über 4 km lange Strecke von der Endstelle Kopernikusstraße in Richtung Markendorf bis zum Halbleiterwerk auf eigenem Bahnkörper. Einige Brücken sind schon fertiggestellt. Teilweise liegen bereits die grobgerichteten Gleise, auf denen ausgeliehene SKL von den Schmalspurbahnen des Harzes fahren.
Voraussichtlich im Oktober 1988 soll die neue Strecke in Betrieb gehen.
Neu in Frankfurt (Oder) sind ebenfalls 22 Straßenbahnzüge des Typs KT4D. Am 21. Juli 1987 trafen die ersten Fahrzeuge ein.



Bevor die Wagen für den Einsatz vorbereitet wurden, mußten sie in der Oderallee abgestellt werden (siehe Abbildung).
Die Bezirksstadt an der Oder ist der 16. Betrieb in der DDR, der TATRA-Fahrzeuge erhalten hat.

Text: M. Busse, Frankfurt (Oder), B. Rößler, Karl-Marx-Stadt; Foto: B. Rößler, Karl-Marx-Stadt

Linie 2 in Gotha pendelte

Vom 18. bis 21. Mai 1987 und vom 1. bis 4. Juni 1987 wurden auf der Straßenbahnlinie 2 des VEB „Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha" in Höhe des VEB Getriebewerk Gotha drei verschlissene Gleiskurven ausgewechselt. Der Zeitpunkt der Baumaßnahme und die große Zahl Fahrgäste, die täglich diesen Streckenabschnitt benutzen, ließen einen Schienenersatzverkehr nicht zu.
Außerhalb des Berufsverkehrs verkehrten die drei Zweirichtungstriebwagen 39, 46 und 47. Sie fuhren von der Endstelle Hauptbahnhof bis zum jeweiligen Baustellenanfang. In den Spitzenstunden pendelten alle drei Triebwagen im Verband ständig zwischen Baustelle und Knotenpunkt Huttenstraße, wo umgestiegen werden mußte. Als Endstelle diente an der Huttenstraße das Stummelgleis, auf dem die Wagen der Straßenbahnlinie 3 bis zu deren Einstellung begannen und endeten.
Um auch für die Fahrgäste aus Gotha-West eine reibungslose Beförderung zu sichern, wurden die drei am meisten frequentierten Kurse der Linie 2E mit einer KT4D-Heck-an-Heck-Traktion, gebildet aus den Wagen 305 und 306, gefahren. Das gezogene Fahrzeug konnte nicht von den Fahrgästen benutzt werden.
Schki

Veränderungen in Görlitz

Nachdem bereits am 31. Dezember 1986 im Neubaugebiet Königshufen die neue Endhaltestelle Wiesengrund in Betrieb genommen wurde, ist seit März 1987 auch die hier angelegte Wendeschleife befahrbar. Sie ist Endstelle für die Linien 1 (Haus der Jugend – Königshufen) und 2 (Landeskrone – Königshufen). Allerdings fährt die Linie 2 seit dem 17. August 1987 wegen umfangreicher Bauarbeiten nur bis Büchtemannstraße. Der Abschnitt bis zur Landeskrone wird durch KOM im Schienenersatzverkehr bedient. Neu ist ebenfalls ab 17. August 1987 eine Solotriebwagenverbindung zwischen Königshufen sowie Demianiplatz. Sie erhielt keine Linienbezeichnung und bedient nicht die dazwischenliegenden Haltestellen Schanze und Grüner Graben.
Vom 8. März bis 4. April 1986 gab es zwischen Platz der Befreiung und Rauschwalder Straße die Linie 3.
Seit 1. Juni 1987 gibt es diese Linienbezeichnung wiederum in Görlitz. Die neue Linie 3 wurde auf dem Abschnitt Demianiplatz – Virchowstraße mit den Zwischenhalten Busbahnhof, Schauze, Kummerau und Bezirkskrankenhaus eingerichtet. Zum Einsatz kommen Solo-Zweirichtungsfahrzeuge.
Im Juli 1987 sind in Görlitz sechs neue Straßenbahnzüge des Typs KT4D eingetroffen. Ihr Einsatz ist jedoch erst mit Inbetriebnahme eines neuen Unterwerkes möglich.
KVH

Neue Farben in Potsdam

Seit dem 14. Juni 1987 verkehrt in Potsdam ein Dreiwagenzug des Typs Gotha (T 2 und zwei B 2) mit einer den KT4D-Fahrzeugen angepaßten Farbgebung (siehe Abbildung). An dem Wagenzug mit den Nummern 109 (Tw) sowie 214 und 218 (Bw) wurden außerdem noch folgende Veränderungen vorgenommen:
Die vorderste Tür des Tw läßt sich nur halbseitig öffnen; der vordere Türflügel ist befestigt. Der letzte Beiwagen erhielt im Heckfenster einen Liniennummernkasten.



Inzwischen wurden weitere Straßenbahnzüge entsprechend umgerüstet bzw. neu lackiert (Tw 159, Bw 237 und 238 sowie Tw 112, Bw 269 und 265).
Da der VEB Verkehrsbetrieb Potsdam derzeit zugunsten der Hauptstadt der DDR, Berlin, keine neuen KT4D-Fahrzeuge erhält, wurden aufgrund des ständig steigenden Straßenbahnverkehrs Reko-Fahrzeuge aus Berlin umgesetzt. Sie erhielten die Wagennummern 160–162 (Tw) sowie 272–277 (Bw) und werden ausschließlich als typenreine Dreiwagenzüge eingesetzt.
Text und Foto: A. Gust, Potsdam

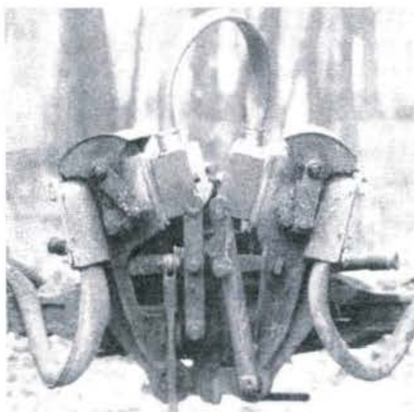


Anläßlich der 3. Plagwitzer Markttage verkehrte am 23. und 24. April 1987 ein Solo-Triebwagen des Typs 22s der Leipziger Verkehrsbetriebe als Linie 2 E zwischen Hauptbahnhof/Rudolf-Breitscheid-Straße und Plagwitz. Gefahren wurde im Stundenabstand. Der Fahrpreis von 0,50 M kassierte der mitfahrende Schaffner; es gab historische Fahrscheine. Diese Fahrten fanden großen Zuspruch, insgesamt konnten 420 Fahrscheine verkauft werden. Am 31. Oktober 197 wurden die Pullman-Tw des Typs 22s letztmalig im Planeinsatz genutzt.
„me" wird in der nächsten Ausgabe darüber ausführlich berichten.

Foto: G. Sattler, Leipzig

Heck-an-Heck nun auch in Potsdam

Vom 4. bis 6. April 1987 wurde nun auch erstmalig in Potsdam die KT4D-Heck-an-Heck-Traktion angewandt. Aufgrund von Bauarbeiten in der Heinrich-Mann-Allee pendelten zwischen den Haltestellen Sporthalle und Biesamkiez (Schlaatz) entsprechend hergerichtete Wageneinheiten. Die nebenstehende Abbildung zeigt eine für diese Betriebsform umgerüstete Kupplung. Inzwischen ist diese Betriebstechnologie an weiteren Wochenenden zum Einsatz gekommen. Vor allem verkehrte die KT4D-Heck-an-Heck-Traktion zwischen der Endhaltestelle Stern und Biesamkiez im Zusammenhang mit dem Bau einer Verbindungskurve im Bereich der Haltestelle Waldstraße.
Text und Foto: G. Elstner, Potsdam



Streckennetz in Dessau erweitert

Auch in Dessau wird die Straßenbahn künftig wichtige Beförderungsaufgaben übernehmen. Nachdem es hier über viele Jahre nur noch die Straßenbahnlinie 1 Hauptbahnhof–Zentrum–Dessau-Süd gab, existiert seit Mai 1987 nun wieder eine zweite. Sie erschließt auf einer 1,2 km langen und zweigleisig ausgebauten Neubaustrecke das Wohnviertel Kreuzbergstraße. Der Oberbau besteht aus den auf Betonschwellen befestigten Rillenschienen. Die Haltestellenbereiche wurden bahnsteigähnlich erhöht.
Derzeit verfügt die Dessauer Straßenbahn über 14 Trieb- und 25 Beiwagen. Bis auf drei Reko-Tw aus dem Raw „Roman Chwalek" Berlin-Schöneweide handelt es sich ausschließlich um Fahrzeuge des Typs Gotha. Eingesetzt werden auf beiden Linien Dreiwagenzüge. Im Berufsverkehr beträgt die Zugfolge zehn Minuten, so daß auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt Hauptbahnhof–Friedhof III (Abzweig der Neubaustrecke) Fünf-Minuten-Verkehr besteht.

Cbst.

Historischer KOM in Dresden



Viele Kapitel Dresdner Nahverkehrsgeschichte haben die Straßenbahnen mitgeschrieben. Am 1. April 1914 gab es jedoch ein weiteres planmäßig eingesetztes Verkehrsmittel, nämlich den Kraftomnibus. Nach dem ersten Weltkrieg wurden in der Elbestadt weitere KOM-Linien eröffnet. Ende der 20er Jahre waren es acht; sie ergänzten das bestehende Straßenbahnnetz.
Von 1937 bis 1939 beschaffte die damalige Dresdner Straßenbahn-AG zur Modernisierung ihres KOM-Parks 10 Großraumkraftomnibusse des Typs Büssing NAG 900 N. Während des zweiten Weltkriegs wurden diese Wagen stark zerstört. Es gelang jedoch, vier dieser Büssing-Busse in mühevoller Kleinarbeit wieder aufzubauen.
Von 1949 bis 1961 versahen sie dann zuverlässig ihren Dienst.
Der hier vorgestellte Wagen Nr. 4 (siehe Abbildung) verkehrte vorwiegend auf der Linie D Lockwitz – Hauptbahnhof (heute Linie 72). Von 1961 bis 1971 diente er als Fahrschulwagen und wurde danach endgültig abgestellt. Weitsichtige Nahverkehrsfreunde erkannten schon damals, daß es sich bei diesem Fahrzeug um einen wichtigen Sachzeugen der Entwicklung des Verkehrswesens handelt und hinterstellten diesen KOM-Veteranen. 1985 wurde er in den Werkstätten des VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden völlig rekonstruiert und restauriert. Bereits am 7. Oktober 1987 konnte der Oldtimer zur Nutzung übergeben werden.

me, Foto: R. Scheibe, Großerkmannsdorf

Neubaustrecke in Zwickau

Derzeit wird in Zwickau eine Straßenbahnstrecke gebaut. Sie verbindet künftig das Stadtzentrum mit dem Neubaugebiet Ekkersbach. Auf dieser Verbindung ist der Einsatz von KT4D-Fahrzeugen vorgesehen. In Vorbereitung dessen wurde der KT4D 222 des Städtischen Nahverkehrs Plauen am 29. Juni 1987 umgesetzt. Dadurch ist es möglich, das Fahrpersonal bereits jetzt auf diese Fahrzeuge vorzubereiten. Inzwischen erhielt die Zwickauer Straßenbahn fabrikneue KT4D aus der ČSSR.
me

Prof. Dr. sc. techn. Adolf Dannehl, Dresden

Die Eisenbahnen Belorußlands

Die Belorussische Sozialistische Sowjetrepublik (BELSSR), die im Westen an die VR Polen und an die Litauische SSR, im Norden an die Lettische SSR, im Nordosten und Osten an die RSFSR und im Süden an die Ukrainische SSR grenzt, ist eine der 15 Unionsrepubliken der UdSSR. In ihrer Hauptstadt Minsk befindet sich auch der Sitz der Belorussischen Direktion der Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD). In der Belorussischen SSR existieren rund 9300 km Eisenbahnstrecken, von denen 5500 km von den SŽD und 3800 km als Werkbahnen betrieben werden. Die Netzdichte der in der Karte dargestellten SŽD-Strecken beträgt 26,4 km je 1000 km². In der Belorussischen SŽD-Direktion sind 17 Eisenbahnknoten vorhanden. Zwei von ihnen (Orscha und Baranowitschi) bedienen je sechs Richtungen, zwei weitere – Gomel und Brest – je fünf Richtungen. Große Eisenbahnknoten sind außerdem Minsk, Witebsk, Mogilew und Polozk. Im Bereich der Belorussischen SŽD-Direktion bestehen über 400 Bahnhöfe und 340 Haltepunkte.

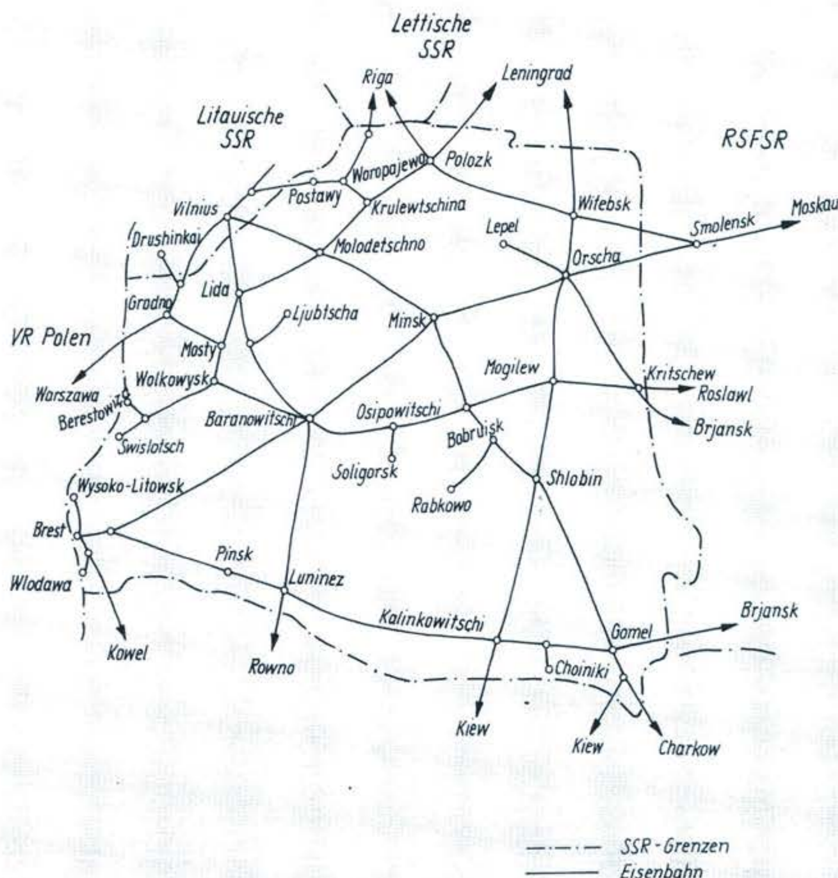
Während der letzten Jahre wurde viel zur Modernisierung der Eisenbahn getan. Dazu gehören die Verlegung lückenlos geschweißter Gleise, der Einsatz von Betonschwellen, die Bettung der Gleise auf Schotter, die Automatisierung der Betriebsführung und nicht zuletzt die Streckenelektrifizierung.

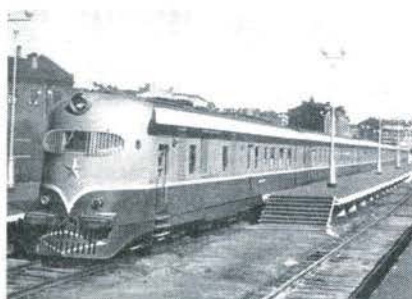
Die wichtigste Eisenbahnstrecke in der Belorussischen SSR ist die internationale Ost-West-Magistrale Moskau–Brest. Seit einigen Jahren wird diese Strecke elektrisch betrieben. In Brest erfolgt der Übergang zu den Polnischen Staatsbahnen (PKP). Hier, wie auch in Kuznica auf der Magistrale Leningrad–Vilnius–Grodno–Warszawa, muß ein Spurwechsel von der sowjetischen 1524-mm-Breitspur auf die 1435 mm-Regelspur und umgekehrt vorgenommen werden. Im Güterverkehr dominiert das Umladen.

Auch in der Belorussischen SSR steigen die Beförderungsaufgaben der Eisenbahn ständig. Allein in den letzten zehn Jahren nahmen das Realeinkommen der belorussischen Bevölkerung um 51 Prozent und das Nationaleinkommen um 90 Prozent zu. Damit die steigenden Beförderungsaufgaben erfüllt werden können, wurden die bei den Belorussischen Eisenbahnen eingesetzten Fonds in den letzten zehn Jahren auf das 1,9fache erhöht.

Die Eisenbahn ist der Hauptträger des Verkehrswesens der Belorussischen SSR. Gegenwärtig übernimmt die Eisenbahn dieser SSR 80 Prozent des Güter- und 40 Prozent des Reiseverkehrs. Von 1950 bis 1986 wuchs der Gütertransportumfang der Belorussischen SŽD-Direktion auf das 10fache, und im Reiseverkehr stiegen die Leistungen in diesem Zeitraum auf das 9,5fache. Bei den Belorussischen Eisenbahnen sind 5500 Hoch- und über 15 000 Fachschulabsolventen tätig. In Gomel befindet sich mit dem Belorussischen Institut für Ingenieure des Eisenbahntransports (BELIIZT) eine der 15 Verkehrshochschulen der UdSSR.

Wurden 1950 nur 21,9 Prozent aller Güter mechanisiert be- und 20,3 Prozent mechanisiert entladen, stieg der Anteil der mechanisierten Arbeiten bis heute in der Beladung auf 90 Prozent und in der Entladung auf 88 Prozent. Seit 1945 wurden in der Belorussischen SŽD-Direktion 200 Bahnhöfe neu gebaut. Gegenwärtig werden 54 Prozent aller zu verladenden Güter in Ganzzügen transportiert.





Sowjetische Dieseltriebzüge dieser Bauart waren auch über viele Jahre auf den Strecken der Belorussischen SŽD-Direktion im Einsatz. Durch umfangreiche Elektrifizierungsarbeiten konnten diese Fahrzeuge abgegeben werden.
Foto: M. Folkers; Zeichnung: Verfasser

Durch die geographische Lage der Belorussischen SSR bedingt, ist hier der Reiseverkehr bei der Eisenbahn erheblich, vor allem auch der internationale. Über den Grenzbahnhof Brest ist die UdSSR auf dem Schienenweg mit 14 europäischen Ländern verbunden, so mit der VR Polen, der DDR, der BRD, Schweden, Dänemark, Norwegen, Frankreich, Belgien und den Niederlanden. Dem ständig wachsenden internationalen Reiseverkehr entsprechend, wurde die Spurwechselanlage in Brest völlig neu gestaltet. Heute können hier in einer großen Halle an maximal zwölf Reisezugwagen gleichzeitig die Drehgestelle gewechselt werden.

W. D. Thierkopf, Magdeburg



Ein Blick auf die Heimanlage. Im Mittelpunkt steht der „unten" gelegene Nebenbahnhof.
Foto: H. Romberg, Magdeburg

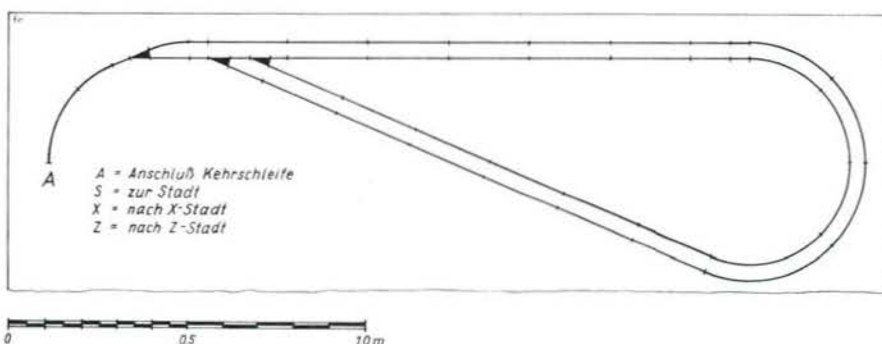
Eine TT-Heimanlage

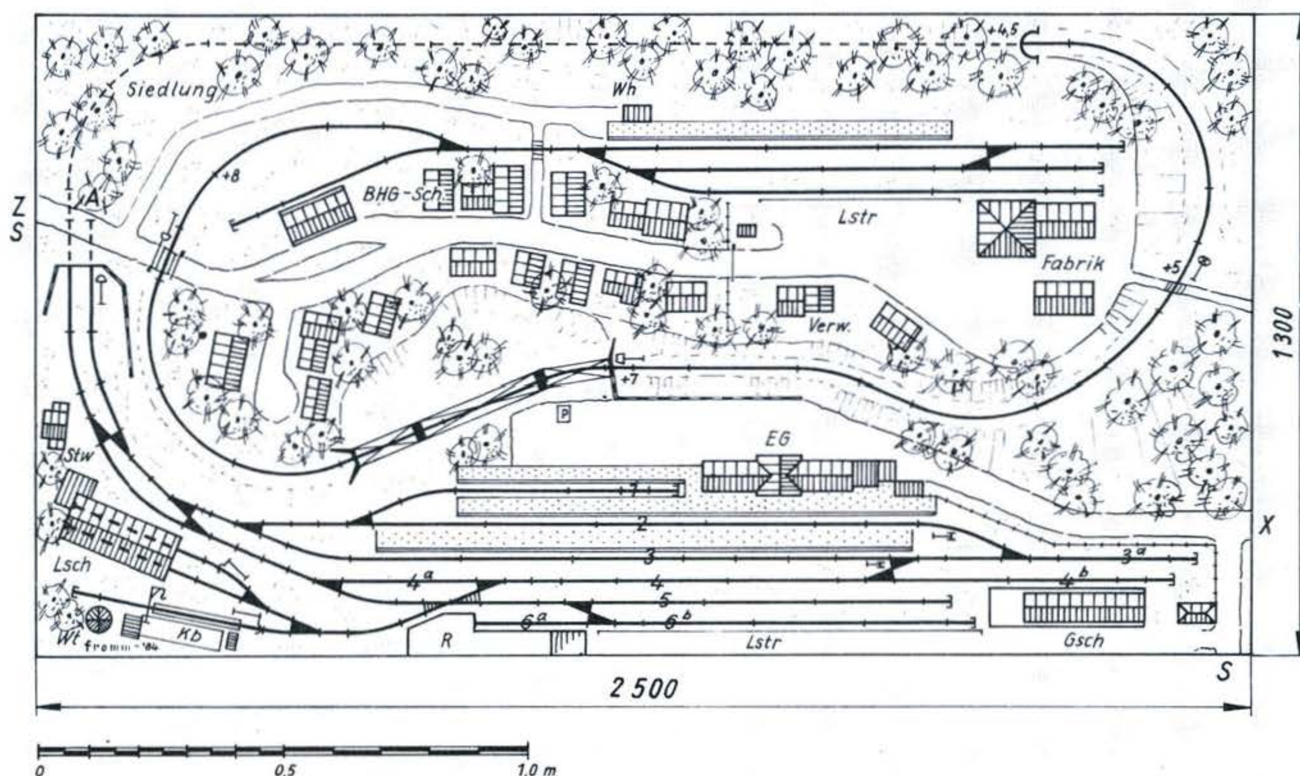
Im Mittelpunkt dieser interessant gestalteten TT-Heimanlage steht eine eingleisige Nebenbahn mit abzweigender Stichbahn. Bei letzterer handelt es sich um eine ehemalige Kleinbahn, die 1949 von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurde und heute nur noch als Anschlußgleis zur Bedienung der Fabrik betrieben wird.

Die Anlage ist zweiteilig gestaltet und entstand in Plattenbauweise. Vorhanden sind drei Fahrstromkreise; es können zur gleichen Zeit maximal drei Züge verkehren. Der Betrieb wird mit Hilfe der Z-Schaltung vollzogen. Als Hochbauten wurden Mamos-Bausätze und Eigenbauten verwendet.

Der Fahrzeugpark entspricht dem Anlagenmotiv (BR 92, BR V 36, BR 56, ältere Reisezugwagen und rund 40 Güterwagen).

Für den Anlagenbetrieb sind zwei Trafos (Z1) sowie ein Trafo (Me 002) vorhanden. Als Gleichrichter dienen 10 A/Si-Dioden.





Detlef Gallasch, Berlin (West)

Eine $H0_e$-Anlage mit zwei Motiven

Wenngleich diese Heimanlage in der Hauptsache nur aus einem einfachen Oval mit den Abmessungen 2,70 m × 1,00 m besteht, ist sie bemerkenswert. Es kann zwischen zwei Motiven gewählt werden! Das eine stellt die sächsischen Schmalspurbahnen um 1930 dar; das andere die österreichische Mariazellerbahn. Auf dem vorderen Teil der Anlage befindet sich der Bahnhof. Da der Radius etwa 0,35 m beträgt, entstand ein etwa 2,00 m langer und somit recht großzügiger Schmalspurbahnhof. Die Anlage trägt Dioramacharakter, ist also 0,60 m tief und wird später noch durch eine entsprechende Kulisse ergänzt.

Bei sämtlichen Gebäuden handelt es sich um Eigenbauten, die teilweise auf der Grundlage von Veröffentlichungen im „me" gebaut wurden. Entsprechend den beiden Motiven können die Hochbauten ausgetauscht werden. So auch das Empfangsgebäude. Steht das sächsische Motiv im Vordergrund, wird das $H0_e$-Empfangsgebäude des Bahnhofs Geyer aufgestellt. Für dessen Bau leistete das vom transpress VEB Verlag für Verkehrswesen herausgegebene Buch „Schmalspurbahnen in Sachsen" wertvolle Dienste.

Das österreichische Motiv beinhaltet Teile der Strecke Ober Grafendorf–Gresten. Auch hierfür sind bereits eine Reihe von Gebäuden nach teilweise vorhandenen Originalplänen selbst gebaut worden. Dazu gehört der Lokschuppen im Bahnhof Gresten. Ausgetauscht wird selbstverständlich auch der Fahrzeugpark.

Unumgänglich waren Kompromisse bei der Landschaftsgestaltung. Charakteristische Höhenzüge des Erzgebirges und rund um die Mariazellerbahn miteinander zu verknüpfen, fällt schwer. Deshalb sollte diese $H0_e$-Heimanlage mit zwei Motiven als ein Versuch verstanden werden, auf kleineren Abmessungen zwei grundsätzlich unterschiedliche Schmalspurbahn-Betriebe darzustellen. Die damit verbundene Abwechslung dürfte diese Methode des Anlagenbaus rechtfertigen.

1 Blick auf einen Teil des Schmalspurbahnhofs. Die Fahrzeuge von „technomodell" bewähren sich gut.

2 Am anderen Ende des Bahnhofs hat ein sächsischer Schmalspurzug Einfahrt in den kleinen, aber trotzdem großzügig angelegten Bahnhof.

3 Und dennoch machen viele Details auf sich aufmerksam. Sie zeigen zugleich, daß trotz einfachster Gleisführung eine Menge möglich ist ...

4 Vor dem Güterschuppen deutlich zu erkennen: die sorgfältig verlegten Gleisanlagen.

5 Rangierarbeiten auf dem Ladegleis. Die Beschriftung der Fahrzeuge ist noch nicht vereinheitlicht worden, denn die des GGw steht im Widerspruch zum nachgestalteten Zeitabschnitt (um 1930).

6 Teilansicht des Empfangsgebäudes von der Straßenseite.

Fotos: Verfasser

Eine weitere Variante

Man wird mir sicher recht geben, daß die Modell-Reko-01 noch eine ganze Reihe Reserven in bezug auf Frisuren o. ä. aufweist. So kam mir der Gedanke, die 01 1506-3 mit einer Einheitsrauchkammertür auszurüsten. Es ist ja bekannt, daß die Mehrzahl dieser Schnellzuglokomotiven nach und nach mit einer anderen Rauchkammertür ausgerüstet wurden, was dem äußeren Aussehen keinen Abbruch tat. Dazu ist es erforderlich, daß die spitze Rauchkammertür entfernt wird. Mit etwas Geschick und Fingerspitzengefühl wird diese mit der Laubsäge vorsichtig abgeschnitten. Die Witte-Windleitbleche müssen dazu nicht unbedingt entfernt werden. Die Schnittfläche wird anschließend sauber verschliffen. Das entstandene kreisrunde Loch wird nun auf einen Durchmesser von 14 mm erweitert, so daß die Einheitsrauchkammertür als Einzelteil (BR 41) eingepaßt werden kann.

Nach Beendigung des kleinen Umbaus muß nur noch ein neues Lokschild an der neuen Rauchkammertür angebracht werden. Und somit hat die Reko 01 ein neues Gesicht bekommen.

A. Donath, Dresden

Stahlprofile

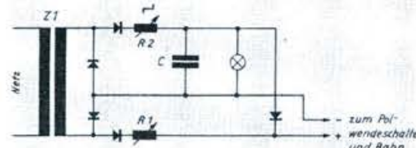
Stahlprofile zur vorbildgetreuen Beladung von offenen Güterwagen bzw. Flachwagen gewinnt man durch Zerschneiden von Fachwerkbrücken aus Plast. Bevor diese als Ladegut verwendet werden, empfiehlt es sich, sie mit „Rostfarbe" zu behandeln. Natürlich kann man mit diesem Material auch Stahlbaukonstruktionen nachbilden.

R. Zemke, Dresden

Fortsetzung von Seite 17

Der eingesetzte Fahrstromregler arbeitet nach dem Prinzip des Halb- bzw. Vollwellenbetriebs. Der zweite Stromkreis der zweiten Halbwelle erhielt zusätzlich noch einen Kondensator. Im Gegensatz zu anderen Varianten arbeitet er jedoch zwischen Regler und Lokomotivmotor. Damit konnte folgendes erreicht werden:

– Verringerung der erforderlichen Halbwellenlaufgeschwindigkeit bis zum Zusteuern der zweiten Halbwelle,
– weiches Anlaufen bei weiterer Beschleunigung bzw. Auslaufen beim Bremsen und damit ein sehr vorbildgetreues Fahrverhalten der Triebfahrzeuge,
– wesentlich stabileres, d. h. gleichmäßigeres Fahrverhalten bei niedrigeren Geschwindigkeiten,
– deutlicher Rückgang von Kontaktstörungen beispielsweise auf den Weichen sowie eine etwas überraschende, aber logische Nebenwirkung – eine geringere Schleuderneigung der Triebfahrzeuge.



Trafo: Z 1 16 V/1,5 A, R 1: Potentiometer 100 Ω/5W/linear, R 2: Stufenschalter 15polig, siehe Aufstellung; Dioden: 10 A/SI-Bastlerbeutel; Kondensator: 50 000 µF (10 Kondensatoren mit je 5000 µF); Stufenschalter (R2): 1. Stufe Nullstellung, 2. 310 Ω, 3. 260 Ω, 4. 230 Ω, 5. 200 Ω, 6. 170 Ω, 7. 140 Ω, 8. 110 Ω, 9. 95 Ω, 10. 80 Ω, 11. 65 Ω, 12. 50 Ω. 13. 35 Ω, 14. 20 Ω, 15. 10 Ω.

Anmerkung der Redaktion

Der erhebliche Aufwand durch Kondensatoren von 10 × 5000 µF kann möglicherweise reduziert werden. Natürlich gibt es auch Nachteile. Einmal ist grundsätzlich nur die Handregelung möglich, und außerdem dürfte der ziemlich umfangreich dimensionierte Kondensator dem einen oder anderen Modelleisenbahner Probleme bereiten.

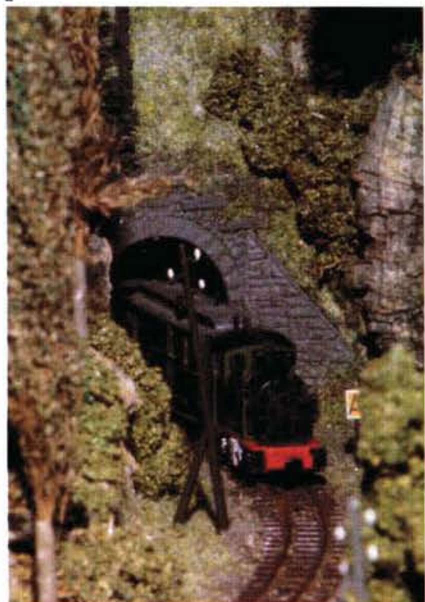
Die Skizze enthält das Schaltungsprinzip für den Fahrstromregler.

anlage

1



2



3



4



5

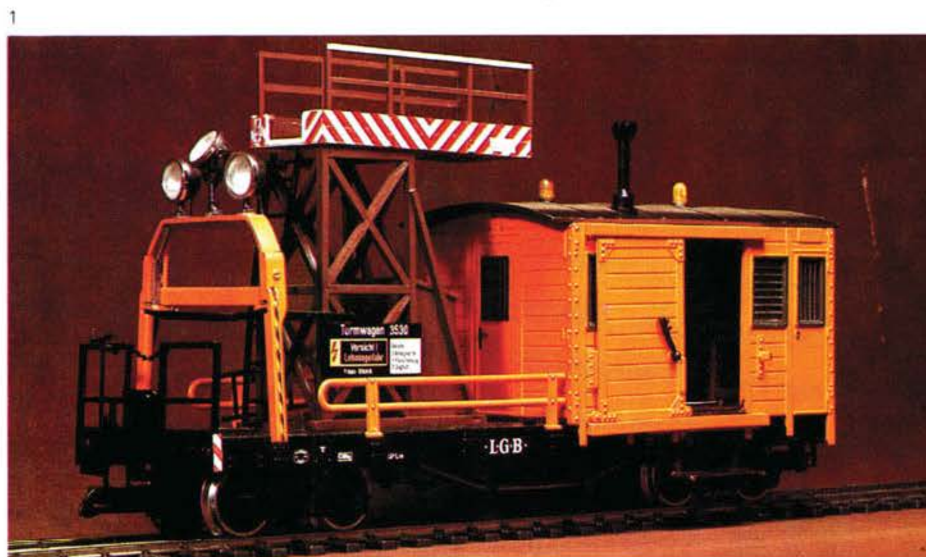


6



XXXIV. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1987, Gotha

1



1 Hilfszug-Scheinwerferwagen, Nenngröße II_m, von W. Wildner (BRD), Kategorie B 1, 3. Preis

2 Feuerlöschzug, Nenngröße II_m, von K. Grahneis (BRD), Kategorie B 3

3 Lokomotive 01 0505, Nenngröße I, von H. Lindner (DDR), Kategorie A 1, 2. Preis

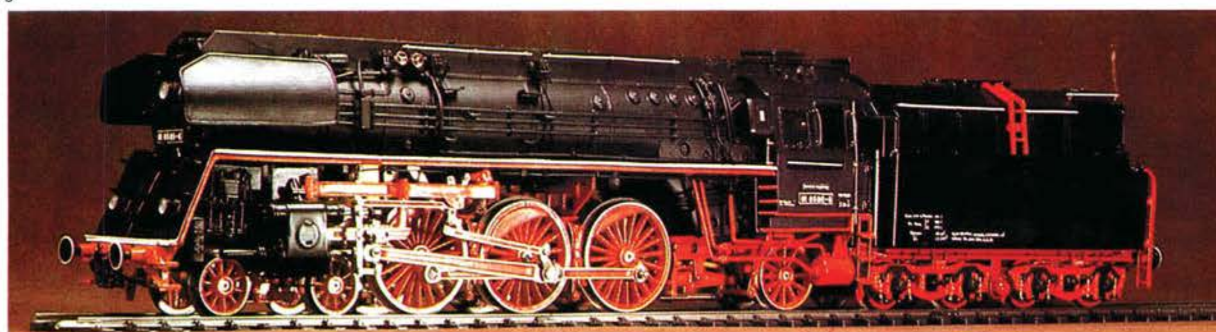
4 Lokomotive 05 002, Nenngröße 0, von K.-H. Jochinke (DDR), Kategorie A 1, 1. Preis

Fotos: Albrecht, Oschatz

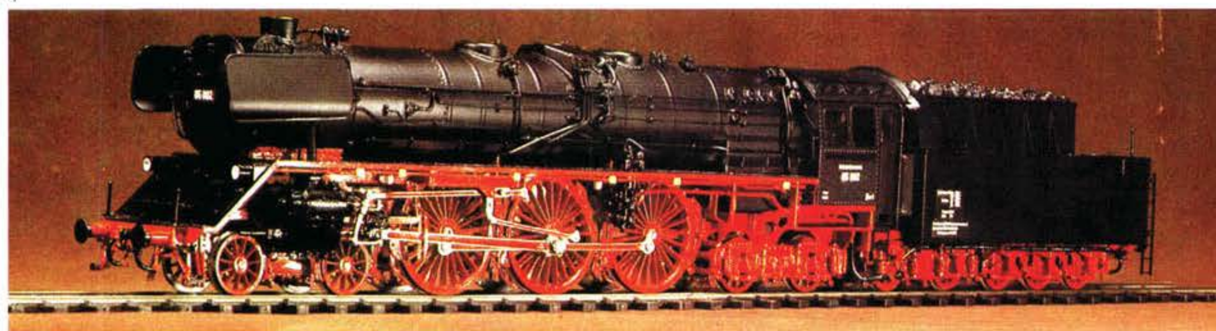
2



3



4



Bodo Schliebener (DMV), Salzwedel
und Peter Koehler (DMV), Rathenow

Dreiteiliger Standardhilfszug in der Nenngröße TT

Das Vorbild

Seit dem Jahre 1978 werden bei der DR die mitunter aus sehr alten Wagen bestehenden Hilfszüge gegen den modernen, vereinheitlichten dreiteiligen Standardhilfszug ausgetauscht. Dieser besteht aus einem Energieversorgungswagen, einem Gerätewagen und einem Mannschaftswagen. Energieversorgungs- und Gerätewagen basieren auf dem im Raw „Einheit" Leipzig produzierten Gbs-Wagen, der Mannschaftswagen auf dem Bghwe des Raw Halberstadt. Der Hilfszug ist mit Stirnführerständen, d. h. mit der nötigen Ausstattung für den Wendezugbetrieb, ausgerüstet. Die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ermöglicht die Sicherung einer schnellen Hilfeleistung am Einsatzort. Als Triebfahrzeug dient meist eine Diesellokomotive der BR 110.

Das Modell (Abb. 1)

Da der VEB BTTB beide benötigten Wagentypen in seiner laufenden Produktion hat, bietet sich für TT-Freunde ein Nachbau geradezu an. Wir benötigen zwei Gbs-Wagen. Hierbei spielt es keine Rolle, welche Ausführung vorhanden ist, da das Modell ohnehin umgespritzt werden muß. Weiterhin ist ein Bghws-Wagen erforderlich. Günstig ist es, sich zur Gewinnung von Seitenwandfeldern ein weiteres Gbs-Gehäuse zu beschaffen. Für die Lüfterklappen des Dieselaggregats kann man auf Teile eines V 36-Gehäuses zurückgreifen. Weiterhin benötigen wir Plastreste verschiedener Art, Plexiglasscheiben, Draht mit 0,8-mm- und 0,6-mm-Durchmesser, 10 cm Modellgleis-Schiene und zwei Gummiwulst-Imitationen eines Rekowagens.

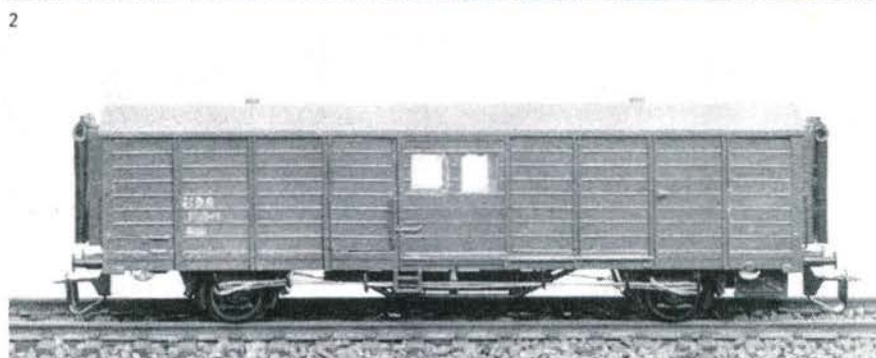
Der Gerätewagen (Abb. 2)

Nachdem wir das Gehäuse vom Fahrgestell abgehoben haben, entfernen wir die eingeklebten Nachbildungen der Lüftungsklappen. Da unser Gerätewagen im Gegensatz zum Gbs keine Öffnungen in den Seitenwänden hat, müssen bei unserem Gehäuse die Seitenwandfelder mit den Öffnungen sauber herausgetrennt werden. Dabei dürfen die Wagenkästen nicht beschädigt werden. Mit einer Feile werden die Trennstellen verputzt und überstehende Reste der Öffnungen entfernt. Aus dem zusätzlichen Gbs-Gehäuse können wir nun die Seitenwandfelder ohne Öffnungen heraustrennen, in unseren Gerätewagen einpassen und verkleben. Danach sind die Fenster in den Schiebetüren anzureißen und einzuarbeiten. In die Stirnwände können noch die Fenster der Übergangstüren eingebaut werden. Auf die Darstellung der Türen haben wir verzichtet. Nun ist ein Rahmen für die Gummiwulst-Imitation anzufertigen und anzubringen, wogegen die Gummiwulst-Imitation erst nach der Farbgebung angeklebt wird. Das Dach bekommt nun noch zwei Nachbildungen von Dachlüftern der Bauart „Flettner". Aus Draht mit 0,6-mm-Durchmesser werden die Rangierergriffstangen gefertigt und an den vier Ecken angebracht. Am Fahrgestell sind die Werkzeugkästen nachzubilden. Diese gewinnen wir aus den herausgetrennten Lüfterklappen des Gehäuses. In das Ballaststück bohren wir gemäß Abb. 3 Löcher mit einem Durchmesser von 0,8 bis 1,0 mm und löten kurze Drahstücke ein, die dann zu Haken für die Seile gebogen werden. Zum Schluß sind die Längsträger des Aufgleisgerätes an Bügeln unter dem Fahrgestell zu befestigen. Nun kann unser Gerätewagen bis zur Farbgebung erst einmal beiseite gelegt werden.

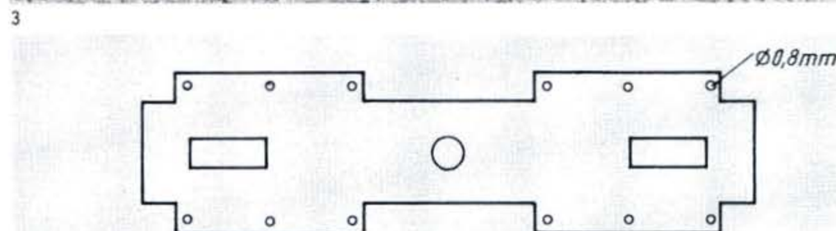
1



2



3



1 Der komplette Standardhilfszug als TT-Modell

2 Der fertiggestellte Gerätewagen

3 Bohrungen für die Seilklinken im Ballaststück (ohne Maßstab)

Der Energieversorgungswagen (Abb. 4 bis 7)

Wie vorher sind hier ebenfalls nach dem Abheben des Gehäuses die Lüftungsklappen zu entfernen. Dann trennen wir rechts und links die Seitenwandfelder 1 und 2 bis Höhe Fußbodenoberkante aus dem Gehäuse heraus. Hier ist wiederum auf die Wagenkastensäulen zu achten. Die Felder sollten nicht zerstört werden, da wir sie noch zum Ausfüllen einiger Luken benötigen (Abb. 7). In die Felder 1 rechts und links wird ein passendes Stück Plast eingeklebt. Nach dem Aushärten reißen wir die Führerstandsseitenfenster an und arbeiten sie aus dem Feld heraus. Hinter dem Feld 2 befindet sich beim Vorbild das Dieselaggregat. Um diese Felder ausfüllen zu können, trennen wir aus einem V 36-Gehäuse die Türen mit Lüfterschlitzen vor dem Führerhaus heraus und passen diese in das Feld 2 so ein, daß oben noch etwa 5 mm offen bleiben. Nach dem Verkleben und Aushärten wird hier jeweils eine Ventilatoröffnung eingearbeitet und mit passendem Material ausgefüllt. In das Feld 3 der rechten Seite ist nun ebenfalls eine Fensteröffnung einzuarbeiten.

Jetzt wenden wir uns der Stirnwand für den Führerstand zu (Abb. 5 und 6). Zunächst entfernen wir mit einem scharfen Werkzeug die Nachbildung der Sikken. Dann reißen wir das Fenster an und arbeiten es aus. Anschließend sind die Lampenöffnungen zu bohren. Die Komplettierungselemente (Typhon,

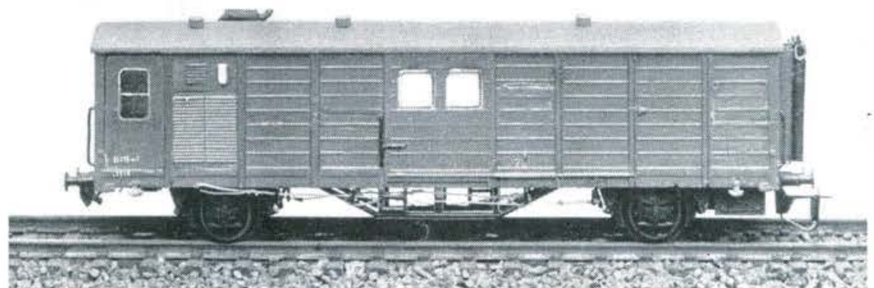
Vielfachsteckdose, E-Verteilung) können vorbereitet und aufgeklebt werden. Die Öffnungen der restlichen Seitenwandfelder werden analog dem Gerätewagen verschlossen. Falls aber nicht mehr genug ganze Felder vorhanden sind, feilen wir die Öffnungen bis an die Wagenkastensäulen auf und verschließen sie mit den beiseite gelegten Feldern 1 und 2, nachdem diese sauber eingepaßt wurden. Bei sorgfältiger Arbeit fällt das später kaum auf. Allerdings müssen die Nachbildungen der Zugstreben mit einem scharfen Messer entfernt werden. Nun sind noch die Fenster der Siebe- und Übergangstüren auszuarbeiten und der Rahmen für die Gummiwulstnachbildung aufzukleben. Auf das Dach werden drei Lüfter der Bauart „Flettner" und der Auspuff des Dieselaggregats gesetzt. An allen vier Ecken des Wagenkastens sind die Rangierergriffe anzubringen. Das Fahrgestell erhält wie der Gerätewagen die Seilhaken und Werkzeugkasten-Nachbildungen. Die Pufferbohle unter dem Stirnführerstand wird mit Rangierergriffen und Luftkupplungsschläuchen komplettiert.

Der Aufenthaltswagen (Abb. 8 bis 11)
Nachdem wir das Gehäuse vom Fahrgestell abgehoben haben, entfernen wir die Nachbildung der Inneneinrichtung. Nun können wir uns der Stirnwand am Nichthandbremsende zuwenden. Da sich hier beim Vorbild der Stirnführerstand befindet, müssen wir eine neue Stirnwand anfertigen. Vorsichtig trennen wir die alte Stirnwand heraus und befeilen sauber die Trennstellen. Aus einem geeigneten Stück Plast wird eine neue Stirnwand angefertigt. Vorsichtig trennen wir die alte Stirnwand heraus und befeilen sauber die Trennstellen. Aus einem geeigneten Stück Plast wird eine neue Stirnwand vorbereitet und hergestellt (Abb. 10). Sie wird dann in das Gehäuse eingepaßt und verklebt. Die Klebenaht kann bei Bedarf noch verspachtelt werden. Um eine saubere Fläche zu bekommen, wird die Stirnwand nach dem Einkleben auf feinem Schleifpapier plan geschliffen. Nun können wir die Nischen für die Vielfachkabel mit kleinen Plaststückchen hinterkleben. Die Einziehung der Stirnwand unter dem Fenster wird auf etwa 3 mm nach innen versetzt. Zwecks Anpassung ist auch aus dem Fahrgestell ein Stück herauszuarbeiten. Auf dem Dach entfernen wir nun die Lüfter der Bauart „Kuckuck" durch Feilen und Schleifen. Gemäß Abb. 11 werden jetzt die Stellen für die Lüfter der Bauart „Flettner" markiert. Sie entstehen aus 2 mm starkem Rundmaterial. Das Drehgestell unter dem Stirnführerstand erhält noch Rangiergriffe und Luftschläuche. Für das Modell des Aufenthaltswagens ist eine Inneneinrichtung mit Seitengang und Abteilen für Küche, Aufenthaltsraum, Raum für den Hilfszugleiter sowie Umkleide- und Waschraum empfehlenswert. Dieses kann z. B. aus Piacryl, das farblich behandelt wird, hergestellt werden (Abb. 11). Die Abteilfenster auf der rechten Seite sind z. T. weiß zu hinterlegen, um das Milchglas darzustellen.

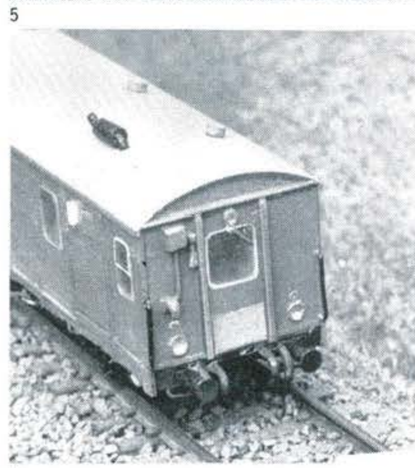
Restkomplettierung
Die Dächer werden grau gespritzt, Wagenkästen und Stirnwand des Aufenthaltswagens dagegen grün. An beiden Stirnführerständen werden orangefarbene Kennstreifen aufgebracht. Nach der Farbbehandlung können Scheibenwischer angebracht und Lampen eingesetzt werden. Die Lampen entstehen aus kleinen Kugelschreiberminen, die mit Lötzinn ausgefüllt werden. Fensterscheiben werden aus Piacryl hergestellt und bündig eingepaßt. Als letztes fertigen wir die Seile aus grauer Nähseide und hängen sie am Fahrgestell des Energieversorgungs- und des Gerätewagens an. Im Aufenthaltswagen kann noch Personal dargestellt werden. Eine Beschriftung sollte jedem nach seiner Fertigkeit selbst überlassen werden. Da die für den Umbau benötigten Fahrzeuge auch im H0-Sortiment vorhanden sind, dürfte ein solcher den Freunden dieser Nenngröße nicht schwerfallen.

Quellenangaben
(1) „Der Modelleisenbahner" 6/1979, S. 185/186 („Unser Schienenfahrzeugarchiv")
(2) „Schienenfahrzeuge" 2/1979, S. 91 bis 95

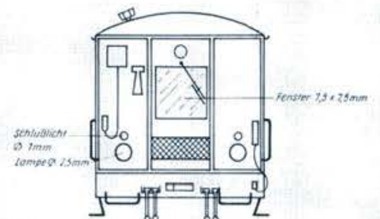
4



5

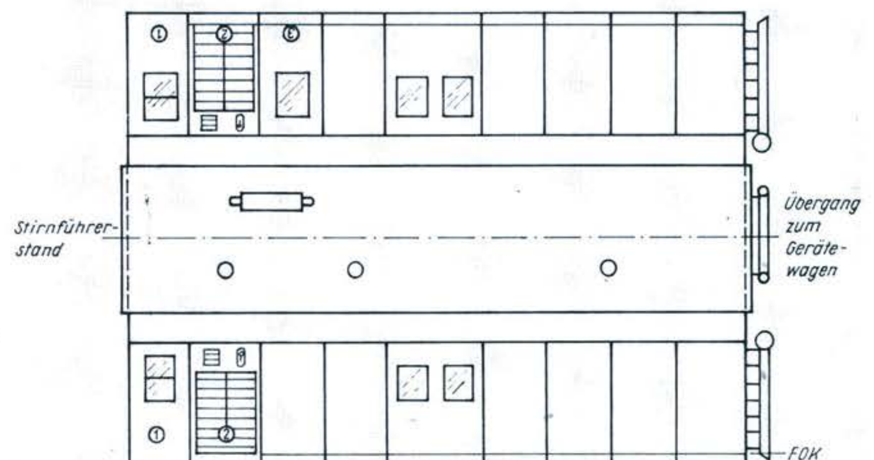


6



4 Der fertiggestellte Energieversorgungswagen
5 Die eine Stirnseite des Energieversorgungswagens
6 Stirnwand des Energieversorgungswagens (M 1:1)
7 Aufteilung der Seitenwandfenster, Dachlüfter und Auspuffe (ohne Maßstab)

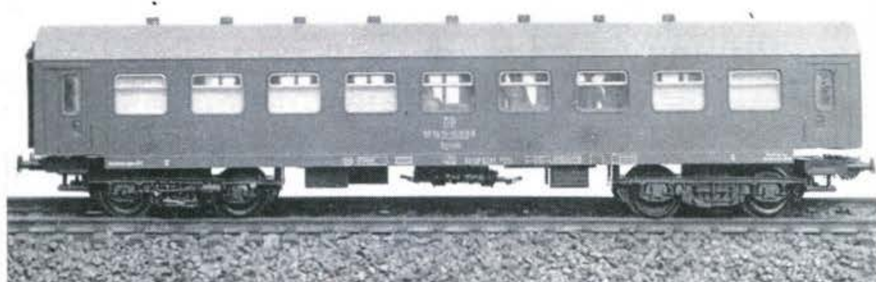
7



8



9



8 Stirnansicht des Aufenthaltswagens

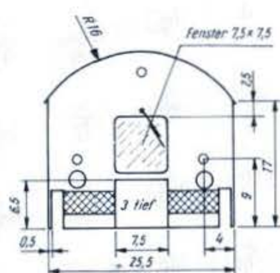
9 Der fertiggestellte Aufenthaltswagen

10 Stirnansicht des Aufenthaltswagens (M 1:1)

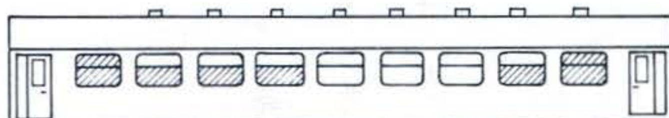
11 Anordnung der Dachlüfter, Milchglasfenster und die Aufteilung des Innenraumes (ohne Maßstab)

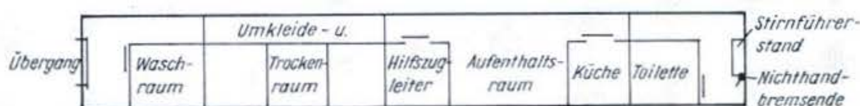
Fotos: P. Köhler, Rathenow; Zeichnungen: B. Schliebener, Salzwedel

10



11





Was man beim Aufstellen von Gebäuden berücksichtigen sollte

Beim Eigenbau oder auch bei der Aufstellung von industriell gefertigten Gebäuden kommt es immer zur notwendigen „Umweltgestaltung". So benötigt man mit Sicherheit Mülltonnen, aber auch eine Regentonne kann hin und wieder erforderlich werden. Für den ersteren Fall hat die Firma MAMOS ein hübsches „Tönnchen" im Angebot, das aber auch komplettiert werden kann. (Mal Hand aufs Herz, welcher Modellbahner kennt welches Modell, an dem sich nicht noch nachträglich dieses oder jenes zusätzlich anbringen ließe?) An besagtem „Tönnchen" fehlen leider die erforderlichen Handgriffe, die verständlicherweise aus Kostengründen fortgelassen wurden. Aber einen richtigen Modellbauer läßt so etwas nicht in Ruhe, und so habe ich meine Mülltonnen mit Griffen aus 0,2-mm-starkem Ms-Draht komplettiert. Dazu spannt man einen 0,2-mm-Bohrer in ein Stiftenkölbchen und bringt in entsprechender Höhe vier radial geführte Bohrungen mit der hierzu erforderlichen Gelassenheit an. Wenn die Griffe sitzen, fehlt nur noch ein wenig grauer Lack.

Wird beispielsweise an der Gartenlaube in der Nähe des Bahnhofs eine Regentonne benötigt, stellt man sich diese aus einem der im Handel geführten Rollreifenfässer her. Man bohrt eine Stirnseite auf und bringt nun Wasser ins Faß. Da wir aber kein richtiges Wasser nehmen können, wird Duosan-Rapid tröpfchenweise eingefüllt. Wer diesen Weg nicht gehen möchte, stellt sich den „Wasserspiegel" aus einem kreisrund ausgestanzten Stück glasklaren Cellons her. Auch hier ergibt sich eine frappierende Wirkung!

Kommen wir aber nochmals auf das eigentliche Gebäude zurück. Besonders bei Pfettendächern sollte man auf die Nachbildung der Sparrenköpfe nicht verzichten. Früher wurden diese in der Regel profiliert, womit man in einfacher Weise dem natürlichen Schmuckbedürfnis nachkam. Wie stellt man nun am einfachsten derartige Teile her? Ich verwende hierzu das Holz von sogenannten Zungenspateln, die man gelegentlich in einer Apotheke bekommen kann.

Mir steht eine kleine handbetriebene Tischkreissäge zur Verfügung, mit deren Hilfe ich mir hieraus Leisten mit einem Querschnitt von 1,5 mm × 1,5 mm zuschneide. Nachdem sie entsprechend abgelängt wurden, klebe ich sie eng aneinander auf ein Stückchen Sperrholz. Nun kann die Profilierung mittels kleiner Feilen und der Laubsäge erfolgen. Nach dem Trennen erhält man vollkommen gleichmäßig profilierte Teile.

Sind beim Häuserbau oder beim Anfertigen eines Schuppens Verschalungen herzustellen, so nimmt man ein scharf geschliffenes Messer und ritzt Fugen in das vorgesehene Material. Dieses hat den Nachteil, daß man einerseits nicht immer gleich die richtige Fugenbreite erzielt, zum anderen kann es passieren, daß man das Holz oder die Pappe durchtrennt.

Zur möglichen Vielfalt auf Modellstraßen

Da ich unser Hobby seit mehr als drei Jahrzehnten betreibe, habe ich mehr Straßenfahrzeuge in meiner Sammlung, als ich mit gutem Gewissen an die Vorbildtreue auf den Straßen meiner Anlage unterbringen kann. Um nun einerseits die Ausstattung hin und wieder zu variieren und andererseits die Modelle durch Ankleben nicht zu beschädigen, habe ich mich dazu entschlossen, eine einfache und zugleich sichere Befestigung anzuwenden. Sie gewährleistet auch dann einen sicheren Halt, wenn ich am Ende eines Modellbahntages die Anlage hochklappen muß. Jedes Fahrzeug erhält eine 0,8-mm-Bohrung an der Unterseite. An den Stellen der Anlage, an denen ich die Fahrzeuge aufstellen möchte, wird ein entsprechender Stift aus gerichtetem Stahldraht eingelassen. Nun können die Fahrzeuge jederzeit auf den Draht gesteckt und beliebig entfernt werden.

U. Schulz, Neubrandenburg

Modulfreunde in Stendal

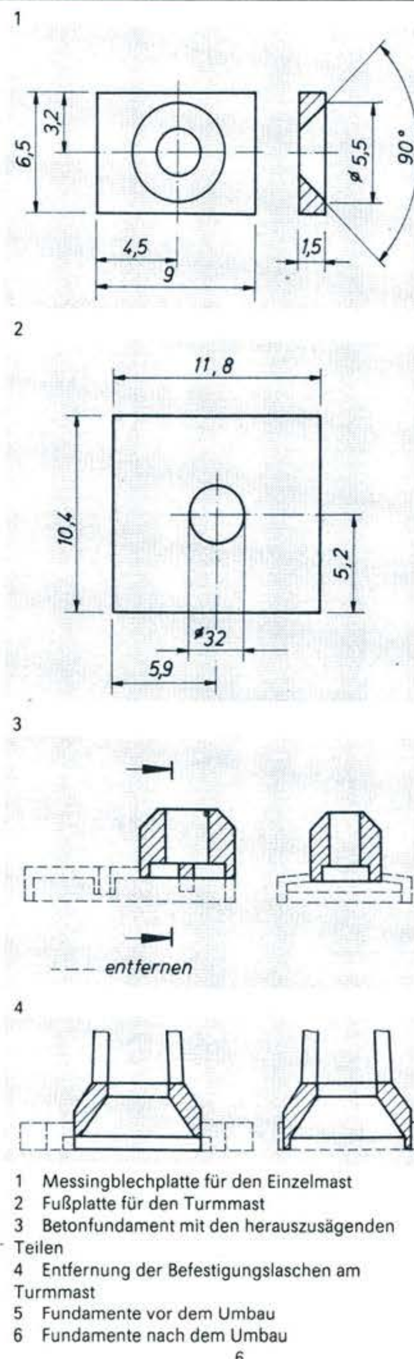
Am 24. Januar 1988 findet im Klubhaus der Eisenbahner das erste Treffen der Modulfreunde statt, Beginn 10.30 Uhr, Thema Modulnormen. Interessenten melden sich bitte bis 16. Januar 1988 an Lothar Krause, Vitzke 6, Kuhfelde, 3561. Anmeldebestätigung und Unterlagen werden zugesandt.

Frank Rausendorf (DMV), Beutha

Veränderte Befestigung für H0-Fahrleitungsmasten

So manchen Modelleisenbahner wird beim Bau einer Fahrleitung das Aussehen der Fundamente der handelsüblichen Masten gestört haben. Um diesen Mißstand zu beseitigen, bleibt nur der Um- oder Neubau der Masten. Da ich den Arbeitsaufwand niedrig halten wollte, entschied ich mich für die nachfolgend beschriebenen Umbauten.

Beim Einzelmast wird zunächst das angedeutete Betonfundament aus der gesamten Fußplatte herausgesägt (Abb. 3). Die Schnittflächen werden grob verputzt. Auf der Unterseite sind das überstehende Stück der Mittelrippe und der Rest des hinteren Randes ebenfalls zu entfernen. Für die neue Befestigung werden entsprechend der Anzahl der Maste Messingblechplatten nach Abb. 1 angefertigt. In die Senkung werden Senkschrauben M 2,5 eingelötet, deren Länge sich nach der Dicke der Anlagenplatte richtet (Schraubenlänge = Dicke der Anlagenplatte + 3 mm). Die Schraubenlänge sollte besser etwas größer gewählt werden, da eine spätere Verlängerung nur schlecht möglich ist. Beim Einlöten ist darauf zu achten, daß der Schraubenkopf nicht über das Messingplättchen hinaussteht, denn sonst macht sich eine Nacharbeit erforderlich. Die so vorgefertigten Fußplatten werden mit Epasol EP 11 an die ausgesägten Plastfundamente geklebt. Vorher sind allerdings die Masten in die Fundamente einzurasten. Nachdem der Kleber ausgehärtet ist, können die Mastfundamente verputzt und mit betongrauem Farbanstrich versehen werden. Zur Befestigung der so verbesserten Fahrleitungsmasten ist ein 3-mm-Loch (Mittenabstand 15 mm von der Schwellenkante) in die Anlagenplatte zu bohren. Beim Festschrauben ist unter der Mutter eine möglichst große Unterlegscheibe vorzusehen. Ähnlich wird beim Umbau der Turmmasten verfahren. Zunächst werden die seitlichen Befestigungslaschen abgesägt (Abb. 4). Es ist dabei zu beachten, daß die zwei schmalen Randstreifen an der Unterseite nicht mit entfernt werden. Diese dienen als seitliche Begrenzung für die neue Fußplatte. Für die Turmmasten wird die Platte nach Abb. 2 verwendet, in deren Bohrung man eine Zylinderschraube M 3+) einlötet. Für das Ankleben der Fußplatten ist noch ein Stück Plast mit den Abmessungen 20 mm × 6 mm × 0,8 mm notwendig.



1 Messingblechplatte für den Einzelmast
2 Fußplatte für den Turmmast
3 Betonfundament mit den herauszusägenden Teilen
4 Entfernung der Befestigungslaschen am Turmmast
5 Fundamente vor dem Umbau
6 Fundamente nach dem Umbau

Es wird beim Kleben zwischen dem Plastfundament und der unteren Querscheibe des Gittermastes geschoben und soll ein Durchlaufen des Epasol verhindern. Damit es aber nicht selbst festklebt, bestreicht man es dünn mit Cenupaste als Trennmittel. Nach Aushärten des Klebers brauchen auch diese Fundamente nur noch verputzt und gestrichen zu werden. Zum Aufstellen der Turmmasten sind Bohrungen mit einem Durchmesser von 3,5 mm notwendig.

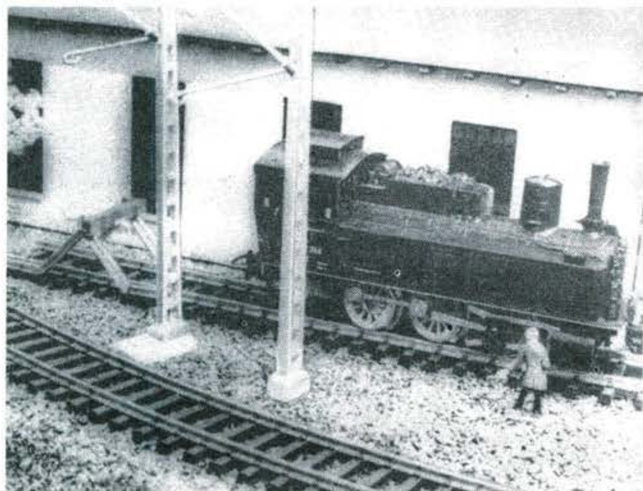
Ich hoffe, daß ich mit dieser Umbauanleitung vielen Modellbahnfreunden eine Anregung gegeben habe, um die Vorbildtreue ihrer Fahrleitung verbessern zu können. Auf den Abb. 5 und 6 sind die Unterschiede vor und nach dem Umbau deutlich zu sehen.

Das Aussehen läßt sich noch verbessern, wenn die angedeuteten Isolatoren an den Einzelmasten und an den Fahrdrahthaltern der Quertragewerke mit einem orangebraunen Farbanstrich versehen werden.

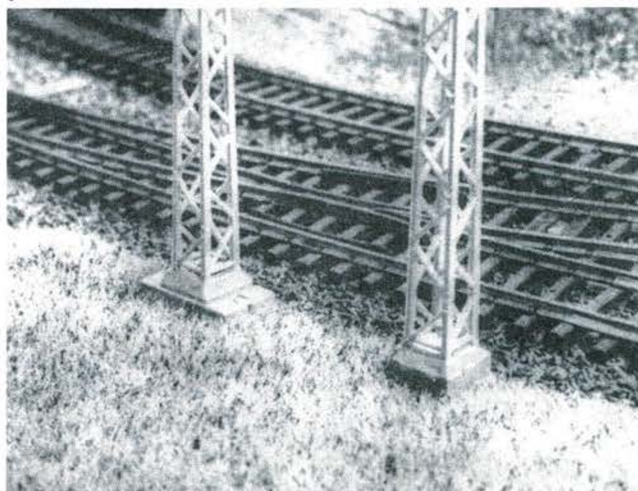
+) Die Anwendung von M 3-Schrauben beim Turmmast gegenüber M 2,5 beim Einzelmast ist durch die erforderliche größere Standfestigkeit bei ersterem begründet.

Fotos u. Zeichnungen (ohne Maßstab): Verfasser

5



6

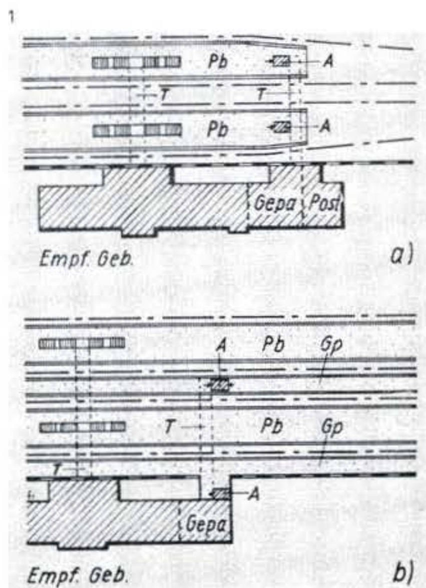


Klaus-Dieter Schubert (DMV), Dresden

Lastenaufzüge in der Nenngröße H0

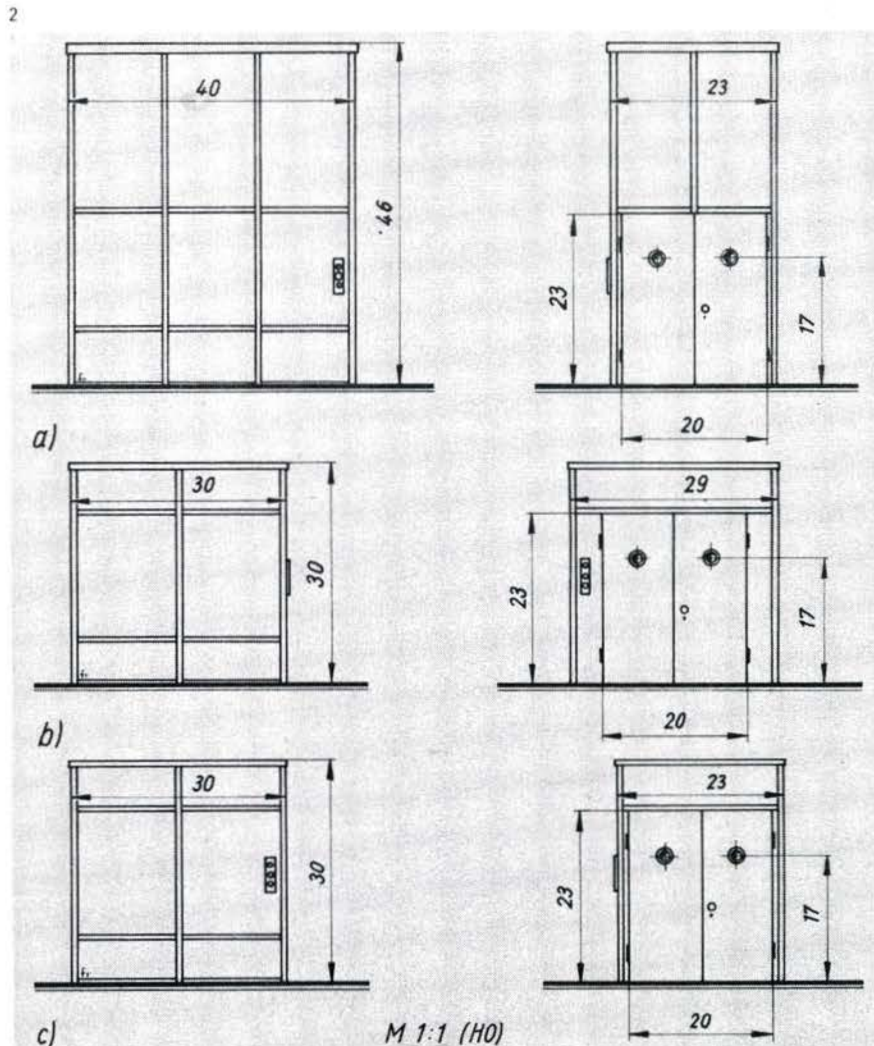
In unserer Arbeitsgemeinschaft habe ich die Aufgabe übernommen, die Modellandschaft und Bebauung unserer Gemeinschaftsanlage Schritt für Schritt zu rekonstruieren. Dabei stehen zunächst die Bahnhöfe im Vordergrund. Ein Schwerpunkt ist in diesem Zusammenhang die Nachbildung der Lastenaufzüge auf den Bahnsteigen.
Zunächst einige grundlegende Hinweise über ihre Anordnung. Lastenaufzüge sind nur dann erforderlich, wenn die Empfangsgebäude gegenüber dem Bahnsteigniveau tiefer liegen. Es muß dann stets ein Tunnel vorhanden sein, der die seitlich davon angeordneten Aufzüge mit der Gepäckabfertigung bzw. den Diensträumen der Post verbindet. Aus der Lage des Empfangsgebäudes mit seinem Grundriß zu den Bahnsteigen resultiert auch die Anordnung des Gepäcktunnels und der Aufzüge. Diese können sich an den Bahnsteigenden oder – meistens – etwa in Bahnsteigmitte befinden. Sie sind vorwiegend auf Personenbahnsteigen, seltener auf gesonderten Gepäckbahnsteigen anzutreffen. Je nach Bahnsteigbreite ist neben den Aufzügen die Vorbeifahrt der Karren möglich. Vielfach sind jedoch diese Voraussetzungen nicht gegeben.
Mit den Lastenaufzügen werden Gepäckkarren und solche mit Postgut zu den Bahnsteigen befördert und dann zu den Zügen transportiert. Meist verbleiben die Zugmittel (E-Karren, E-Schlepper) auf den Bahnsteigen.
Abmessungen der Aufzüge und Belastbarkeit sind unterschiedlich. Der sichtbare Aufbau über dem Aufzugschacht besteht meist aus einer Stahlkonstruktion, die mit einer Blechverkleidung versehen ist. Schraub- oder Schweißverbindungen fügen die Einzelteile zusammen. Fachwerk- oder Massivaufbauten sind seltener anzutreffen. Türen können sowohl einseitig als auch beiderseits angeordnet werden, jedoch stets gegenüberliegend!
Als Vorbild für die in den Skizzen dargestellten Lastenaufzüge wählte ich unterschiedliche Typen, wie sie auf dem Hauptbahnhof Dresden anzutreffen sind. Für die Modellherstellung wird glatte, feste Pappe von etwa 0,8 mm...1 mm Stärke verwendet. Dadurch ist die nötige Stabilität gegeben. Messing-Kleinprofile, von der AG 1/48 zu beziehen, vervollständigen die Modelle und machen die Unterkonstruktion andeutungsweise sichtbar. Es können aber auch Kartenprofile eingebaut werden. Stellt man einen Aufzug mit geöffneter Tür dar, so ist ein Be- oder Entladevorgang mit nachzubilden. Ansonsten sind die Türen stets geschlossen!
Die äußere Farbgebung ist der des Empfangsgebäudes bzw. der Bahnsteigüberdachung anzupassen. Vistagrün (ein helles graugrün) oder grau in verschiedenen Tönen sind bevorzugte Farbvarianten.
Der innere Anstrich ist meist grau.

1



1 Anordnung der Lastenaufzüge bei gegenüberliegenden Bahnsteigen
a) Lastenaufzüge am Ende der Personenbahnsteige
b) Lastenaufzüge in der Mitte des Gepäckbahnsteigs
Es bedeuten: A – Lastaufzug, T – Tunnel, Pb – Personenbahnsteig, Gp – Gepäckbahnsteig

2



2 a) Antriebsmaschine oberhalb des Aufzugschachts
b) Antriebsmaschine unterhalb bzw. nebem dem Aufzugschacht
c) Antrieb wie b), Ausführung für schwere Bahnsteige

Zeichnungen: Verfasser

modell eisenbahner

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – Wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat senden, Hinweise im Heft 1/1987 und in dieser Ausgabe beachten.

Arbeitsgemeinschaften

Gründungen:

Petershagen, 1273
Vors.: Detlef Lange, Rathenaustraße 71

Reumtengrün, 9701
Vors.: Herbert Wastel, Schreiersgrüner Weg 1

Penig, 9294
Vors.: Detlef Berghänel, Meischnerstr. 63

Schwarzenberg, 9430
Vors.: Christof Dehnel, Ernst-Schneller-Str. 19

Dresden, 8045
Vors.: Ralf Kuchenbecker, Reisstraße 18

Eibenstock, 9405
Vors.: Gunter Sachsenweger, Sosaer Str. 35

Karl-Marx-Stadt, 9082
Vors.: Roland Bilz, Further Trift 9

Plauen, 9900
Vors.: Gerhard Narr, Paul-Theuer-Str. 7

Strehla, 8405
Vors.: Roland Treber, Kirchgasse 6

Nordhausen, 5500
Vors.: Heinz Dieter Betz, Hardenbergstr. 17

Leimbach, 4241
Vors.: H.-Gunter Dittmann, Siebenhitze 20

Ausstellungen

Berlin – AG 1/13 „Weinbergsweg"
Modelleisenbahn-Hobby-Ausstellung vom 6. bis 14. Januar 1988 im Kreiskulturhaus „Prater", Kastanienallee 6. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–19 Uhr

Elsterwerda
Gemeinsame Modellbahn-Ausstellung der AG 2/36 Baruth und 2/48 Hohenleipisch in Elsterwerda, Pionierhaus „Alex Wedding", Hauptstraße 13, vom 30. 1. bis 7. 2. 1988. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–18 Uhr, Samstag 13–18 Uhr, Sonntag 10–12 und 13–18 Uhr.

Verschiedenes

Auf seiner 5. Sitzung am 26. November 1987 beschloß das Präsidium die Durchführung der Mitgliederversammlungen und Bezirksdelegiertenkonferenzen im Jahre 1988. Danach werden die Mitgliederversammlungen gemäß Statut § 6, Abs. 1 und 2 im ersten Halbjahr und die Bezirksdelegiertenkonferenzen gemäß Statut § 5 im zweiten Halbjahr 1988 stattfinden.
Nachstehend geben wir nochmals die Bedingungen zur Veröffentlichung von Anzeigen unter „Wer hat – wer braucht?" bekannt:
Es können nur Anzeigen von Mitgliedern des DMV veröffentlicht werden. Die Mitgliedsnummer ist deshalb bei Veröffentlichungswünschen anzugeben. Nichtmitglieder haben die Möglichkeit, Anzeigen bei allen Annahmestellen aufzugeben. Um recht vielen Interessenten die Möglichkeit einer Veröffentlichung zu bieten, sind die Anzeigen so kurz wie möglich abzufassen. Es werden nur solche Anzeigen abgedruckt, deren Inhalt nicht im Widerspruch zu gesetzlichen Bestimmungen (z. B. Geschenkverordnung) steht. So können nur Erzeugnisse zum Tausch oder Verkauf angeboten werden, die in der DDR hergestellt oder im Einzelhandel der DDR verkauft wurden.
Des weiteren werden nicht angeboten, Modellbahnartikel oder Literaturerzeugnisse, die erst seit einiger Zeit im Einzelhandel verkauft wurden.
Zuschriften, die diesen Bedingungen nicht entsprechen, werden nicht bearbeitet. Wir bitten um Verständnis, daß es uns nicht möglich ist, in solchen Fällen nochmals rückzufragen.
Manfred Neumann
Generalsekretär

Für die zahlreichen Glückwünsche zum Jahreswechsel sagen wir allen Freunden im In- und Ausland unseren herzlichen Dank.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium
Redaktion „modelleisenbahner"

Wer hat – wer braucht?

Biete: Nur zum Tausch mehrere H0-Loks und Wagen. Bitte genaue Information anfordern. Suche: H0: CC 7001; sächs. 89; E 63; MY 11, SVT 137 blau; ETA DR, grün; versch. H0-Personen- und Güterwagen, J. Schulze, postlagernd, Dresden, 8051.

Biete: „modelleisenbahner" 9, 10/1971; 10, 11/1972; 2, 5/1973; 1/1974; 5/1981; 7/1982; „Modellbahn-Elektronik"; „Die Modelleisenbahn 2"; „Die Lokomotivfabrik Borsig"; Modelleisenbahnkalender 1975–1986; „Alte Bahnhöfe in Ungarn"; „Brandenburgische Städtebahn". Suche: „modelleisenbahner" 1, 2, 6/1971; „Reisen mit der Schmalspurbahn"; „Lokomotiven der DR"; „Dampflok-Sonderbauarten"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn"; „Museumsfahrzeuge DDR". Bernd Kramer, Walter-Ulbricht-Straße 14, Schwarzenberg, 9430

Biete: H0, BR 106; N: BR 65; TT: BR 92, 35, E 94; HERR-Packwagen; „Eisenbahn-Jahrbuch" 1964, 1980: „modelleisenbahner" 8/1974; 8/1976; 2, 3, 4, 6–8/1975; 2–12/1983; 1–5/1984, 12/1985, 12/1986; Kessel BR 52, 56, 86 in H0. Suche: H0, BR 89; 24; 81; Oberlichtwagen 3achs. HERR; Ätzteile für Tender, Wannen- u. Steifrahmentender; „modelleisenbahner" 12/1966; 2, 7/1967; 2–4, 10/1968; 5/1970; 3, 5, 8/1977; 2/1978. Tausch! Reinhard Schäffner, Straße der Einheit 6, Ronneburg, 6506

Biete in H0$_e$: Dampfloks, Triebwagen, Wagen 2achs. (Eigenbau, „tm"); in H0: sächs. XIV HT (BR 75); VT (BR 89); Suche H0$_m$: Rollwagen; H0: Personenwagen (Länderbahnbauarten); Dampfloks. Nur Tausch! Siegfried Schiman, Geschwister-Scholl-Straße 7, Kamenz, 8290.

Biete: „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985"; „Straßenbahn-Archiv 4"; „Die Müglitztalbahn"; „modelleisenbahner" 9/1984, 7, 8/1985; BR 110 in TT; versch. Wagen. Suche: „Dampflok-Archiv" 2 (letzte Aufl.) „Schmalspurbahn Gera"; „Die Saal-Eisenbahn"; „Museumslokomotiven u. Triebwagen"; „modelleisenbahner" 5–12/1983, 6/1985; N-Katalog PIKO. Uwe Miethe, Klosterstraße 21, Nienburg/S., 4352.

Biete: Eisenbahn-Jahrbücher 1981–1985; Diaserien der Dampf-, Diesel- und Elloktraktion. Suche: Zusatzgeräte für Dampfmaschinen. Bernd Köllner, Straße der Freundschaft 90, Saalfeld, 6800.

Biete: H0$_e$, Drehgestelle für Reisezugwagen der RüKB (Bauart HAWA) – Eigenbau. Suche: Wagenradsätze in N. Uwe Gierhan, Wallstraße 40, Schwerin, 2755.

Suche: H0, Straßenfahrzeuge: Pkw Trabant 600, Pkw Wartburg 312, LKW H3A, LKW S 4000-1, TATRA-Zugmaschine, Robur-Pritschenwagen mit Anhänger u. Planen, Robur-Reisebus, Ikarus 55, Škoda-Reisebus S 706, Schwerlastanhänger 40, Zement-Transportanhänger. Steffen Heine, Fritz-Schmenkel-Straße 6, Torgau, 7290.

Biete: 20 Klemmappen A4 (gebraucht). Suche: „modelleisenbahner" 1952–1967; „Diesellok-Archiv"; „Bw der Dampflokzeit" transpress Verkehrsgeschichte. Klaus-Dieter Schubert, Platz der Bauarbeiter 9, 07/10, Dresden, 8038.

Biete: H0, BR 03; 81; 110; 2251 (Shell, Minol, Schwedt); Kühlw. Ibbs; GG; Kmm; Gehäuse BR 66; „Reisen mit der Schmalspurbahn". Suche: H0, Gehäuse BR 23 (auch besch.); BR 01 (Boxpokr., Kohle); 2251 (silbergrau); Kranwagen, Pwupr. 16; OOtm. U. Kalina, Wilhelm-Pieck-Straße 20, 40/003, Kamenz, 8290.

Suche: (auch leihweise) Unterlagen über die Schmalspurbahn Zittau–Oybin–Jonsdorf; u. a. historische Postkarten; Fotos; Maßskizzen; Farbgebung, Beschriftung, Bahnpostbelege. Evtl. Tausch gegen Schmalspurmaterial, Literatur, Figuren. Wolfgang Münnich, Wilhelm-Pieck-Straße 51, Frankfurt (Oder), 1200.

Biete: H0, PIKO DSB Diesellok; BR 42 (Eigenbau); Gehäuse BR 91 SNCB grün; Bausatz ETA 178 DRG mit lg. Mittelteil; in TT: T 334; Gehäuse Transistus blau-weiß 3teil.; Broschüren: Ik (1. Aufl.); Taubenheim-Dürrhennersdorf; Rollbockbahn. Suche: H0, VT 135 mit Beiw DR; BR 84; Rungenwagen; Containertropwagen 4achs.; Dietzel-Signale (auch ohne Antrieb); „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz; „Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella". Nur Tausch – kein Verkauf! Christoph Walther, Kleinzschachwitzer Ufer 10, Dresden, 8046

Biete: H0, BR 75, DR; BR E 46 rot; OL-Wagen blau u. braun; TT Leig-Einheit; VT 186 (Kleinserie); „Glasers Annalen 1877–1899"; „Lokomotiven aus Esslingen"; „Dampfmaschine" (Fa Wilesko); „modelleisenbahner" Jahrg. 1962; Verkehrsgeschichte. Liste anfordern. Suche: H0, Dampfloks; Personenwagen; Drehschemelwagen; Postwagen 4achs. alt; Lokbausatz BR 50; „Glasers Annalen"; „Schiene, Dampf und Kamera"; „Bilder von der Eisenbahn 1"; „modelleisenbahner" 1952–1955; Eisenbahnkalender vor 1964; Literatur über die Eisenbahnsicherungstechnik. A. Erxlebe, Straße der Freundschaft 25, Salzwedel, 3560.

Biete: „Loks alter deutscher Bahnen"; „Die Muldenthal-Eisenbahn"; „Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie"; „Die Müglitztalbahn"; „Die Windbergbahn"; Hoeppner, O.-Moritz-Straße 28, Schwerin, 2760.

Suche: BR 120 in TT (Eigenbau). Tausche: „modelleisenbahner" 12/1986, 4, 5/1987 gegen 2, 10/1986; 2/1987. Dirk Gorski, Wilhelm-Pieck-Ring 11, Schmalkalden, 6090

Suche: „Dampflokomotiven in Glasers Annalen". Biete zur Auswahl: „Schiene, Dampf und Kamera"; „Dampflok-Sonderbauarten"; „Schmalspurbahnen in Sachsen"; „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985"; „Breite Spur und weite Strecken". Christian Siegemund, Johannes-R.-Becher-Str. 20, Bautzen, 8600.

Biete: „Eisenbahntechnik der Gegenwart 1 u. 2" (Ausg. 1897); „Die Müglitztalbahn"; div. DMV-Broschüren; „Dampflokomotiven"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1983"; „Elektrische Lokomotiven deutscher Eisenbahnen"; div. „modelleisenbahner" von 1955 bis 1974; Ochsen- u. Pferdegespanne; Draisine, Klappdeckelwagen (Dietzel).Suche: „modelleisenbahner" 1–3/1952; 1953 kompl.; 5–8/1954; „Modellbahn-Praxis" kompl.; Eigenbau-Loks in TT; desw. in TT: E 70 (braun); 89 (T 3); 85; Güterwagen von Zeuke. Jürgen Kühn, Dr.-Behring-Str. 104, Wittenberg-Lu., 4600

Biete: in S: Lok R 80 u. 2achs. Personenwagen; in 0: Märklin-Rungenwagen 17720 mit u. ohne BH. Suche: in S: vierachs. 28,5 cm – Reisezugwagen; in 0: zweiachs. Märklin Güterwagen. G. Bartsch, Burkhardtsdorfer Str. 12, Adorf (Erzg.) 9122.

Biete: „Taubenhain-Dürrhennersdorf/Herrnhut-Bernstadt"; „Das Wilsdruffer Schmalspurnetz"; „Die Schmalspurlokomotiven II K und V K"; „Lokomotiven von Borsig"; „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985". Suche: „Reichenbach–Oberhainsdorf"; (Rollbockbahn); Dias eingest. Schmalspurbahnen außer Wolkenstein–Jöhstadt (auch leihw.) Lutz Röhl, Ahrenshooper Str. 35, 0804, Berlin, 1093.

Biete/ TT-Anlage 2,30 × 1,20 m; 5 Stromkreise, abschaltbar, automatischer und Handbetrieb möglich. Die Anlage ist in einem Gestell auf 1,30 m anhebbar. Auf der Platte befinden sich 30 Weichen, 15 Häuser, sechs kompl. Züge, zwei Dampflok (BR 85 u. BR 92). Die Anlage ist fahrfertig u. nur komplett zu verkaufen. Heinz Köhn, Erich-Weinert-Straße 2a, Barth, 2380.

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2

Suche „me" von 1952 bis 6/73, „Modellbahnpraxis" u. „Signal" aller Jahrgänge, mögl. ungebund., „Modelleisenbahnkalender" 1976 u. vor 1974, in TT E 70 u. T 334 sowie Zeuke-Fahrzeuge. Zuschr. an: G. Junghanns, Nr. 36, Schmölln-Zschernitzsch, 7421

Suche H0-BR 89, 91, VT 135, Bi 24, Gw nur DR, $H0_e$-Material, BR 89 Motor, Liter. W. Sorschke, Hauptstr. 12, Rödern, 8281

Suche Dampflokomotiven H0 nach amerikanischen Vorbildern (Eigenbau). G. Rohde, O.-Buchwitz-Str. 71, Berlin, 1140

Kaufe Loks und Wagen H0, $H0_e$, $H0_m$, aller Herst., u. a. BR 03 (Schicht) 23, 24, 42, 50, 56, 64, 66, 84, 89, 91 sowie BR 99 und Eigenbauten. Biete „Dampfloksonderbauarten", „Reisen mit der Schmalspurbahn" u. ä. sowie $H0_e$-Feldbahnlok u. Wagen von „technomodell". Suche weiterh. Bausätze ETA u. a. sowie Drehscheibe u. Plastautos M 1:87. Müller, Teplitzer Str. 36, Geising, 8244

Verk. LP für Digitales Multimeter; Zweikant- bzw. Stereo-TV-Decoder; 4 × 200 W bzw. 4 × 100 W-Stereo-Hi-Fi-Verstärker, je Satz 50,– M; für Lichtorgel LO9, 40,– M; Digitales Fernthermometer-, Frequenzzähler-, Elektr. Squeeze-Morsetaste; Digit. Vielfachmesser; Belichtungsmesser, je Satz 25,– M. Röder, Nr. 27, Wittstock, 2131

Biete „Berlin und die Märkischen Wasserstraßen". Suche „Straßenbahn-Archiv 5", m. Wertausgleich. L. Herrmann, Glockenstr. 7, Karl-Marx-Stadt, 9072

Biete „Historische Bahnhofsbauten I", „Links und rechts der kleinen Bahnen". Suche Nenngr. N BR 55, Colo-Lok od. ähnl. U. Fritzsche, O.-Grotewohl-Ring 6 d, Schneeberg, 9412

Biete „Die DR von A–Z", „Güterwagenhandbuch", „Dampflokomotiven" (Slovart), „Auf kleinen Spuren", „Bahnhofsbauten", „me" 1/52, 4/52, 1/53, 6/74, 1/77, Loks u. Wagen TT. Suche $H0_m$ Loks u. Wagen. Pohle, Bruno-Wille-Str. 76, Berlin, 1162

Biete „Lokomotiven der DR", „Diesellok-A." (1986), „Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße", „Müglitztalb.", Eisenb.-Jahrb. 81, 83, „Die DR v. A–Z", „Strab.-A. 6". Suche andere Titel transpress-Verkehrsgesch. Eisenb. Museumsloks u. Triebwagen, BR 01, BR 44. U. Riedel, Lommnitzer Str. 21, Dresden, 8051

Biete „Eisenbahn-Jahrbuch 84", „Diesellok-Archiv", „75 Jahre Cottbuser Straßenbahn", „100 Jahre Magdeburger Straßenbahn". Suche Betriebschronik Straßenbahn Halle, „Erfurter Blätter", transpress-Verkehrsgeschichte, „150 Jahre Deutsche Eisenbahnen", nur Tausch. Angebote an: R. Klettke, Schmiedstr. 26, Halle, 4020

Biete zum Tausch „Histor. Bahnhofsbauten I", „Seilbahnen d. DDR", „150 Jahre Deutsche Eisenbahnen", „Eisenbahn-Jahrbuch 80". Suche „Dampflok-Archiv 2", „Eisenbahn-Jahrbuch 85", Zuschr. an: Wülfing, Reichenbachstr. 40, Dresden, 8010

Biete Strab- und Eisenbahnlit. sowie Postkarten (alles DDR-Verlag bzw. Slov.). Suche Eisenbahnlit. v. transpress-Verlag (Liste anfordern). M. Ullmann, Th.-Brugsch-Str. 13, Cottbus, 7500

Biete „Streckendieslokomot.", „Leip-Dres-EB-Co", „Strb.-Archiv 4", „EB-JB-84", „Strb. in K.-M.-St.", „GL-Annalen 1900–1910". Suche „Harzquer-Südh. EB", „Rüg. Kl.-Bahnen", „Strb-Archiv 5", „Th. W. Bahn", „Schmalspb. Oberlausitz", „GL-Annalen 1930–43". E. Englich, Merseburger Str. 34, Braunsbedra, 4205

Biete TT BR 221 Silverlines, BR 221 schw/rt, je 40,– M; BR 81, leicht def., 20,– M; Schnellzugwagen, blau, 2achs. Autotransportwagen, alle alte Kupplung, Tfz mit neuem Motor, alte TT-Weichen, alte TT-Kataloge, nur Tausch gegen roll. Mat. TT, ältere Straßenfzg. H0. Liese, Mühlstr. 19, Radeberg, 8142

Biete in H0 BR 95, 56, 03, 01^{05}, 01^{15}, 41, 50, 80, 66, 52, 86, div. roll. Mat. und Zubeh. Suche „BR 44"; in TT BR 56, 86, 81, 92, E 94, LVT, 3achs. Rekowagen. Kaulfürst, PF 205-35, Freital-Burgk, 8210

Biete TT 30 Tfz, u. a. BR 35, 56, 80, 81, 86, 92, 211, E 44, E 70, E 94, V 36, V 110, V 200 SL, 221, 130, 180 und T 334, 60 Wagen, div. Material für Anlagenaufbau u. Ersatzteile, Eisenbahn-Jahrbuch 1965, 66, 70, Festschrift 125 Jahre Eisenbahn, Gesamtwert 3000,– M. Suche H0 BR 03 (Schicht), 84 (Hrsuka), 91, Drehscheibe H0 sowie $H0_e$-Loks, Tausch/Kauf/Verkauf. Schwertfeger, Teichstr. 13, Lieskau, 4101, Tel.: Halle 61 24 03

Tausche Eisenbahnliteratur. Bitte Liste anfordern. Eichhorn, Gustav-König-Str. 18, Sonneberg, 6400

Biete in Nenngr. H0 03 mit Stromlinienverkleidung (Eigenbaumodell), su. im Tausch BR 57, 58, 65 (Eigenbaumodell). Preißiger, Kesselsdorfer Str. 116, Dresden, 8028

Biete umfangreiches Märklinmaterial, in H0 BR 03, 66, 95, 56, 242, TT, BR 119 u. 250. Su. in H0-Eigenbau o. Umbaulok. S. Gertlowski, Leninallee 39, Schwedt, 1330

Verkaufe „Lokomotiven u. Tender der Bad. Staatseisenb.", 90,– M; „Die Müglitztalbahn", LP v. 01 b. 99 Dampfl. d. DR. Suche Dampfl.-Archiv 1–3, „Steilr. ü. d. Thür. Wald", „Von Sonneb. n. Probstz.", „Baureihe 01" und „Baur. 44", Eisenb-Jahrbuch 80, 81, 85–87. O. Wenkel, J.-S.-Bach-Str. 30, Bleicherode, 5502

Verk. 2tlg. N-Anlage, 3,20 m × 0,84 m, fahrbereit, halbautom., Landschaft unvollständig, mit viel rollenden Mat., zus. 1000,– M. Andreas Fonfara, H.-Zille-Str. 9, Großenhain, 8280

Verk. H0-Loks BR 56^{20-29} pr. G 8^2 f. 65,– M; BR 58^{10-21} pr. G 12 (Eigenb.) f. 78,– M; BR 81 f. 35,– M; BR 86 f. 55,– M, E 499 ČSD Zeuke TT f. 20,– M, alles TT. Suche E 70 v. Zeuke TT, Dampflok-Archiv 1–4. H. Schramm, Sternstr. 5a, Burg, 3270

Verk. Eisenbahnplatte m. z. T. aufmontierten Teilen, Nenngr. TT für 1400,– M. Zuschr. an: J. Schultz, Unter den Eichen 26, Paulinenaue, 1551

Gilt immer! Kaufe für Bastlerzwecke ständig defekte H0- und $H0_m$-Loks und Wagen aller Hersteller. Ang. nur schriftl. an: H. Rieger, O.-Nagel-Str. 68, Bautzen, 8600

Wer hat – wer braucht?
Fortsetzung von Seite 26

Biete: Straßenbahn-Modelle in H0 u. -Literatur; div. Eisenbahn-Literatur (transpress) u. -Broschüren; $H0_e$/$H0_m$-Material; „modelleisenbahner" 2/1955; 7/1957; 3/1959; div. „Erfurter Blätter". Suche: $H0_e$/$H0_m$-Material; $H0_m$-Dreischienenweichen „modelleisenbahner" 1, 2/1952; 8, 12/1955; 1/1956; 5/1958; 8/1959; 2, 4–12/1960 und alle Sonderhefte; Bücher/Broschüren über Schmalspurbahnen. Münnich, Wilhelm-Pieck-Straße 51, Frankfurt (Oder), 1200.

Biete: H0, BR 03; 50; 89; 93; div. transpress-Literatur; Lokschilder der BR 44, 52, 64, 92, 94. Suche im Tausch: H0-Straßenfahrzeuge; BR 84, 92; alle Bände von „Modellbahn-Praxis"; Lokschilder der BR 57, 74, 78, 89, 91; Gattungsschild einer Personenzugtenderlok. Hans-Jochen Wuth, Straße des Friedens 44, Treffurt, 5908.

Biete: BR 55; 86; VT 135; VT 137; Bi 33; Pwi 32; Langenschwalbacher; DB 7; OOr 47; Om; GG 15; Gw 02; R 63; 4achs. Flachwagen div. gebr. Gleismaterial. W. Schwarzbach, Freiheitstr. 38, Nordhausen-Krimderode, 5501.

Suche: Fotos bzw. Repros mögl. WPK der Strecken Oschatz–Strehla, Oschatz–Mügeln bis 1976; Mügeln–Keulitz bis 1976 und Mügeln–Wermsdorf sowie Lommatzsch–Löthina. Lutz-Uwe Treichel, Bornitzstraße 1, Berlin, 1156.

Biete: „Borsig-Archiv"; „Lok-Archiv Sachsen I u. II"; „Oldtimer auf Schienen"; „Glasers Annalen 1911–1918"; „Diesellok-Archiv"; „Die Modellbahn I" (Trost); „Reisezugwagen-Archiv" (1973); Eisenbahnkalender 1981, 1982, 1985, 1986; „Schienenfahrzeuge" Jahrg. 1977–1979; div. Broschüren u. Festschriften; 2achs. $H0_e$-Wagen („tm"). Suche: 4achs. $H0_e$-Wagen mit sächs. Beschriftung („tm"); „Glasers Annalen 1877–1899" u. 1931–1943; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz". Hans-Joachim Klimek, Mühlenstraße 13, Hosena, 7807.

Biete: H0, BR 50; 80 def.; Draisine; „Altenberger"; Klappdeckelwagen (Dietzel), Oberlichtspeisewagen (rot); Pferde- u. Ochsengespanne; $H0_e$-Feldbahn-Ellok (Eigenbau); Wasserturm (Eigenbau). In TT: Kleinserien wie Leig-Einheit; Abteilwagen mit u. ohne Bremse (zwei Achsen); komb. Post- u. Gepäckwagen (grün); T 334 (rot); Ab 4üpe (grün); BR 03; „modelleisenbahner" ab 1955; „Borsig-Archiv"; „Auf kleinen Spuren"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1983"; Zuglaufschilder; Modellbahnkalender 1980–1985; transpress-Verkehrsgeschichte; DMV-Broschüren; „Die Eisenbahn der Gegenwart" (Ausg. 1897). Suche: TT, Eigenbauloks in guter Ausf.; BR 85; 89 (T 3); Loks in TT_m; E 70 (braun); Wagen: 159/57, 159/65, 159/63, 159/90, 159/490, 159/491, 545/61, 545/491; alte Automodelle; TT-Gesamtkatalog; „modelleisenbahner" 1–3/1952; 3, 5, 7, 8/1953; „Modellbahn-Praxis". Jürgen Kühn, Dr.-Behring-Straße 104, Lu.-Wittenberg, 4600.

Rezension

Autorenkollektiv:
„Berlin und seine S-Bahn", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1987, 148 Seiten, 365 Abb., 28,– M

Was wäre Berlin ohne die S-Bahn? Die S-Bahn als die Verkehrsschlagader dieser Millionenstadt ist eigentlich jedem bekannt. Dem einen so rund, wie sie im vorliegenden Bildband vorgestellt wird, dem anderen vielleicht nicht so umfassend. Um es gleich vorwegzunehmen: Dieses Buch ist kein populärwissenschaftlich gehaltenes Fachbuch, es ist ein Bilderbuch zum Nachempfinden. Die Berliner S-Bahn eben, wie sie sich heute dem Berliner und Besucher präsentiert, ob im Berufsverkehr, im Wochenendverkehr oder in nächtlichen Stunden! Gegliedert in die Abschnitte „Bekenntnis", „Bahn und Stadt", „Bahn und Bauwerk", „Bahn und Technik" sowie „Bahn und Mensch" ist faktisch alles im Bilde festgehalten, was man auf Berlins S-Bahn erleben kann. Daß dabei der Mensch – der Reisende und Eisenbahner – im Vordergrund steht, versteht sich von selbst. Ein bemerkenswertes Fotomotiv folgt dem anderen – ob der BZ-Verkäufer im Berufsverkehr auf einem Bahnhof – wartende, schlafende, aufgeregte Menschen auf den Bahnsteigen oder in den Zügen – die Architektur einzelner (zum Teil unter Denkmalschutz stehender) Bahnhöfe! Natürlich gibt es auch viele Blicke hinter die Kulissen – in ein S-Bw, in das Raw „Roman Chwalek" Berlin-Schöneweide, auf den Führerstand, in die Stellwerke. Geschickt variiert wurden darüber hinaus historische Aufnahmen mit denen von heute, wobei naturgemäß letztere den höchsten Anteil bilden. Jede der rund 140 Bildseiten ist mit einem gut geschriebenen Text versehen, allerdings ohne eine exakte Bildunterschrift zu den einzelnen Abbildungen. Das war auch weder beabsichtigt noch gefordert – es ist ein Bildband. Ergänzt wird er durch zwei Zeittafeln über die Geschichte der Berliner S-Bahn. Obwohl die Druckqualität zu wünschen übrig läßt – das Buch kann dem S-Bahn-Freund wärmstens empfohlen werden.

Horst Mandala

Rezensionen

Werner Drescher: „Die Saal-Eisenbahn und ihre Anschlußbahnen", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1987, 160 Seiten, 192 Abb., 42 Tab., 13,20 Mark

Mit minutiöser Genauigkeit zeichnet der Autor die Vorgeschichte und Geschichte der wichtigsten Nord-Süd-Eisenbahnverbindung im sächsisch-thüringischen Raum und der an sie anschließenden Strecken nach. Im Ursprung eine Privatbahn mit lokaler Bedeutung für den Reiseverkehr, entstanden 1874 nach zahlreichen Querelen deutscher Kleinstaaterei, stiegen ihre Verkehrsleistungen durch die nach und nach aufblühende Industrie im Saaletal sowie nach dem Verkauf der Bahn an den preußischen Staat im Jahre 1895. Die anhaltend schlechte finanzielle Lage veranlaßte die Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu diesem Schritt. In etwa vergleichbar stellt sich die Entwicklung der Anschlußstrecken dar, die positive Faktoren für gegenseitige Verkehrssteigerungen bildeten und aus der ehemaligen Verbindung zwischen der Thüringer Stammbahn und der Gera-Eichichter Bahn eine Hauptbahn entstehen ließen, deren zweigleisiger Ausbau bereits 1903 begann und deren Höhepunkt in der Elektrifizierung ab 1939 zu sehen ist, als Schnellzüge zwischen Berlin und München das Saaletal mit Elloks passierten. Von sinnlosen Kriegszerstörungen und dem unendlich mühevollen Wiederaufbau bis in die jüngste Zeit berichtet Werner Drescher ebenso eingehend wie vom Fahrzeugeinsatz aus dem gesamten Zeitraum. Viele Tabellen geben dem Statistiker weitestgehend Auskunft über die wirtschaftliche Entwicklung, die Lokomotiven und Bahnanlagen. Eine ausgesprochene Fundgrube für Modelleisenbahner stellen die Strecken- und Bahnhofsbeschreibungen mit Gleisplänen dar, ergänzt durch zahlreiche, überwiegend historische Fotos. Nicht zuletzt ist mit diesem Buch ein wertvoller Band der Regionalgeschichte entstanden, der in den Streckenbeschreibungen auch die Erwähnung historisch interessanter Stätten nicht vergißt. Durch umfangreiches Quellenstudium ist dem Autor die umfassende Darstellung eines wichtigen Stücks Eisenbahngeschichte bestens gelungen.
Als kleiner sprachlicher Mangel ist die stellenweise Häufung des Hilfsverbs „werden" im Perfekt, also „wurde", anzumerken, was vom Charakter des Themas her jedoch gern verziehen wird.
Insgesamt bereichert dieses Werk die Reihe TRANSPRESS VERKEHRSGESCHICHTE um eine weitere gute Edition.
Lothar Nickel

Erich Preuß: „George Stephenson", Reihe Biographien hervorragender Naturwissenschaftler, Techniker und Mediziner, Bd. 88, BSB B. G. Teubner Verlagsgesellschaft, Leipzig 1987, 88 Seiten, 18 Abb., 4,80 Mark

Eng verbunden mit der Eisenbahngeschichte ist George Stephenson. Viel wurde über ihn schon geschrieben. Um so mehr überrascht im ersten Augenblick diese Broschüre. Erich Preuß ist es aber durch umfangreiche Literaturstudien gelungen, mehr Licht in das Leben und Schaffen des „Vaters der Eisenbahn" zu bringen. Im Mittelpunkt dieser Veröffentlichung steht nicht nur die Liverpool-Manchester Bahn. Vor allem erfährt der Leser viele Einzelheiten über die Entwicklung der Dampflokomotive, über die Zusammenhänge zwischen Wirtschaft und Transport der damaligen Zeit, über den Eisenbahnpionier Richard Trecithick und andere Zeitgenossen. Doch immer wieder beeindruckt der Lebensweg von Georg Stephenson, der sich vom Bergwerkmaschinisten zu einem international anerkannten Eisenbahningenieur profilierte. Die Darstellung selbst ist leicht verständlich und kurzweilig geschrieben; sie dürfte für alle Eisenbahnfreunde lesenswert sein.
Wolf-Dietger Machel

Dietmar Franz, Rainer Heinrich und Reinhard Taege: „Die Schmalspurbahn Gera-Pforten–Wuitz-Mumsdorf", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1987, 152 Seiten, 176 Abb., 12,20 Mark

Mit diesem Titel legt der transpress-Verlag einen neuen Band der beliebten Reihe TRANSPRESS VERKEHRSGESCHICHTE vor. Die Autoren – engagierte Freunde der Eisenbahn – haben damit einer 1000-mm-Schmalspurbahn ein Denkmal gesetzt, die inzwischen fast 20 Jahre nach ihrer Betriebseinstellung nahezu völlig vergessen war. Bereits während ihrer Betriebszeit wenig bekannt, hatte diese Bahn in erster Linie Bedeutung für den Güterverkehr. Der Personenverkehr spielte von jeher nur eine untergeordnete Rolle.
In bewährter Gliederung wird zunächst der Eindruck einer Bahnfahrt während der letzten Betriebszeit vermittelt. Dem ausführlichen Kapitel über die Vorgeschichte des Bahnprojekts und über die Geschichte der Bahn selbst schließen sich Ausführungen über Geschäft, Betrieb und Verkehr des bis 1945 als Aktiengesellschaft betriebenen Verkehrsunternehmens an. Es folgen schließlich reich illustrierte Abschnitte über die Bahnanlagen und über die Betriebsmittel.
Wenn auch die Autoren im Vorwort bescheiden von „Lücken" sprechen, so ist es doch erstaunlich, welche Fülle an interessantem Material durch intensive Nachforschungen und Archivarbeit zusammengetragen werden konnte. Selbst derjenige Leser, der die Bahn noch aus eigenem Erleben kennt, wird viele neue Details finden, insbesondere über die Entwicklung der Bahn, ihre Bedeutung für die industriellen Anlieger sowie über die Verbindungsbahn zu einem regelspurigen Güterbahnhof unter Benutzung der Gleise der Geraer Straßenbahn.
Die völlige Identifikation der Autoren mit dieser Bahn führte allerdings dazu, daß insbesondere die sehr ins Detail gehende Beschreibung der Vorgeschichte der Bahn und der Entwicklung der zahlreichen Industrieanschlüsse in ihrer etwas trockenen Darstellungsweise nicht dem Charakter eines für Hobby und Freizeit bestimmten Buchs entspricht und über das Interesse der meisten Leser hinausgehen dürfte.
Nicht sehr glücklich ist außerdem die getrennte Behandlung der Strecke und der Bahnanlagen (Kapitel 4) sowie der Betriebshaltestellen und Anschlußgleise (Kapitel 5). Dadurch findet man beispielsweise die Empfangsgebäude im Kapitel 4, die übrigen Hochbauten der Bahnhöfe dagegen im Kapitel 5. Doppelungen in der Darstellung (nicht widerspruchslos) ergaben sich bei der Beschreibung der nach Betriebseinstellung Überführungsfahrten in den Kapiteln „Geschichte" und „Betriebsmittel".
Leider konnte der Druckfehlerteufel auch in diesem Buch nicht völlig besiegt werden. Allerdings sollten Zeilensalate (Seiten 114 und 130) beim Korrekturlesen nicht übersehen werden.
Diese kritischen Anmerkungen können jedoch keinesfalls den entschieden positiven Gesamteindruck des Buchs trüben, der durch gute Auswahl und Qualität der Fotos, durch die zahlreichen, sauber ausgeführten Zeichnungen sowie durch die gute Ausstattung seitens des Verlages noch unterstützt wird.
Das Buch wird sicherlich bei vielen Eisenbahnfreunden, vor allem bei den Anhängern der schmalen Spur, eine freundliche Aufnahme finden.
Dr.-Ing. Karlheinz Uhlemann

Die auf dieser Seite besprochenen Bücher wurden im Verlaufe des zweiten Halbjahres 1987 vollständig an den Buchhandel ausgeliefert. Es ist damit zu rechnen, daß sie inzwischen restlos vergriffen sind.
Bitte nutzen Sie deshalb wiederum die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken.

mosaik

1



Messe-Nachlese

In den Messeberichten des Jahres 1987 informierte „me" über verschiedene Neu- und Weiterentwicklungen der Modellbahnbetriebe des VEB Kombinat Spielwaren Sonneberg. Die hier als Nachlese vorgestellten Erzeugnisse dürften von besonderem Interesse sein. Dies trifft auch zu für die H0-Triebfahrzeuge 38 234 und 56 2906. Auf sie werden wir noch zurückkommen.

1 Über die „Forstausstattung" des VEB VERO Olbernhau wurde im „me" 6/87 auf Seite 26 kurz berichtet. Und so könnte eine gestaltete Waldlandschaft auf der Modellbahnanlage aussehen ...

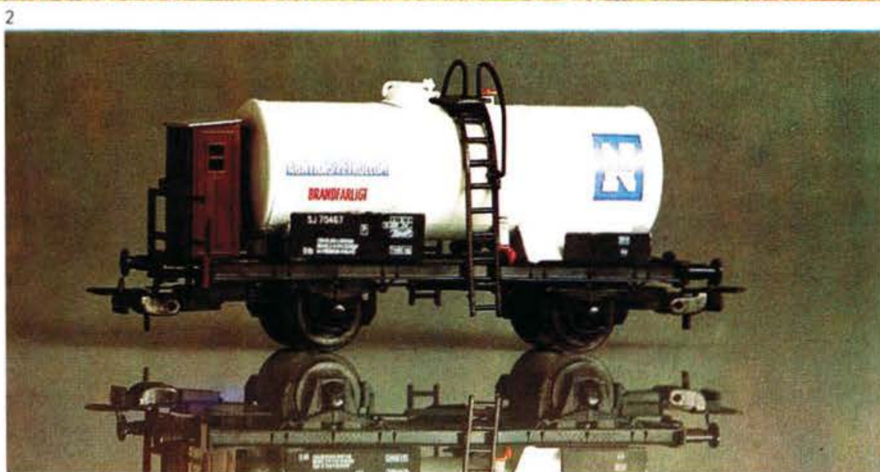
2 Eine weitere Variante des PREFO-Sortiments stellt dieser H0-Kesselwagen mit SJ-Beschriftung dar.

3 Ebenfalls bei PREFO entwickelt wurde der bekannte Eilzugwagen mit der Farb- und Beschriftungsvariante „DB".

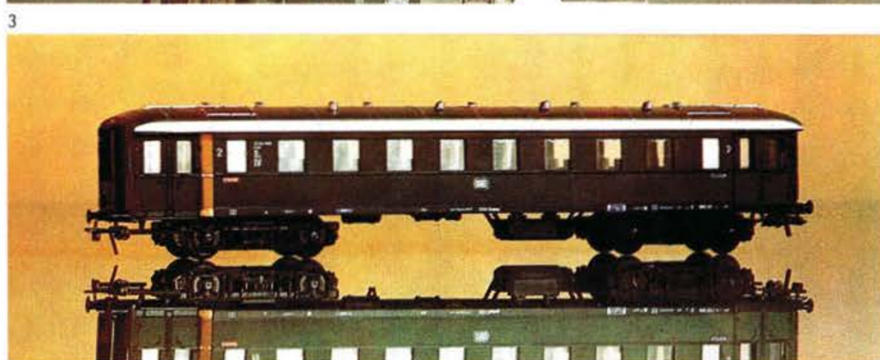
4 Zweifellos die interessanteste Neuentwicklung von PREFO ist der Reisezugwagen C33 der DRG. Die exakte Nachgestaltung ist ebenso reizvoll wie die gemäß NEM ausgeführte Kupplungsaufnahme, durch die eine Kurzkupplungskulisse geführt werden kann.

Fotos: Albrecht, Oschatz (1 und 4), A. Stirl, Berlin (2 und 3).

2



3



4



Im Heft 8/87 stellten wir auf der Seite 31 die H0-Heimanlage von Horst Reichenbach vor. Diese beiden Motive vermitteln weitere Eindrücke von der interessanten Anlagenszenerie.

Fotos: Albrecht, Oschatz

